



Határozatok Tára

NILS WAHL
FŐTANÁCSNOK INDÍTVÁNYA
Az ismertetés napja: 2016. december 21.¹

C-253/16. sz. ügy

**Flibtravel International SA
Leonard Travel International SA
kontra
AAL Renting SA
Haroune Tax SPRL
Saratax SCS
Ryad SCRI
Taxis Bachir & Cie SCS
és társaik**

(a Cour d'appel de Bruxelles [brüsszeli fellebbviteli bíróság, Belgium] által benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem)

„Az EUMSZ 96. cikk (1) bekezdése — Hatály — A taxiszolgáltatás nyújtásának feltételeire vonatkozó nemzeti szabályozás — Gépkocsivezetővel együtt történő autóbérlési szolgáltatások — Az utasok csoportosításának tilalma — Az utasok leszólításának tilalma — Az utasok számára egyéni helyek kínálatának tilalma — Az úti cél előzetes meghatározásának tilalma”

1. Ezen előzetes döntéshozatal iránti kérelem az Európai Unió működéséről szóló szerződés valószínűleg egyik legkevésbé ismert rendelkezésére irányul. E kérelem az EUMSZ 96. cikk (1) bekezdésének hatályát érinti. E rendelkezés megtiltja a tagállamoknak, hogy az Unión belüli közlekedés tekintetében olyan díjat vagy feltételt állapítsanak meg, amely egy vagy több vállalkozás vagy iparág támogatását vagy védelmét foglalja magában, kivéve ha e díjat vagy feltételt a Bizottság engedélyezi. A Bíróság a mai napig nem adott még iránymutatást e rendelkezés értelmezése kapcsán előzetes döntéshozatali eljárás keretében.

2. Tekintettel az EUMSZ 96. cikk (1) bekezdésének viszonylagos homályosságára és a hatályával kapcsolatos bizonytalanságra, a kérdést előterjesztő bíróság azt kéri a Bíróságtól, hogy határozza meg, hogy alkalmazandó-e ez a rendelkezés azon nemzeti jogszabály vonatkozásában, amely a brüsszeli fővárosi régió területén nyújtandó taxiszolgáltatásra irányadó feltételeket szabályozza.

3. A következőkben előadom azon okokat, amelyek miatt az EUMSZ 96. cikk (1) bekezdése nem alkalmazandó olyan körülmények között, mint amilyenek a jelen előzetes döntéshozatal iránti kérelem alapját képezik.

¹ — Eredeti nyelv: angol.

I. Jogi háttér

A. Az uniós jog

4. Az EUMSZ VI., „Közlekedés” elnevezésű címében szereplő 96. cikk (1) bekezdése kimondja:

„(1) A tagállamok az Unión belüli közlekedés tekintetében nem állapíthatnak meg olyan díjat vagy feltételt, amely egy vagy több vállalkozás vagy iparág támogatásának vagy védelmének valamely elemét foglalja magában, kivéve ha a Bizottság ezt engedélyezi.

(2) A Bizottság saját kezdeményezésére vagy valamely tagállam kérelmére megvizsgálja az (1) bekezdésben említett díjakat és feltételeket, figyelembe véve különösen a megfelelő regionális gazdaságpolitika követelményeit, a gazdasági fejlődésben elmaradt területek szükségleteit és a politikai körülmények által súlyosan érintett területek problémáit egyrészt, valamint a díjaknak és feltételeknek a különböző közlekedési módok közötti versenyre gyakorolt hatását másrészt.

[...]”

B. A nemzeti jog

5. Az 1995. április 27-i Ordonnance relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur (taxiszoolgáltatásokról és a gépkocsivezetővel együtt történő autóbérlési szolgáltatásokról szóló rendelet) az alábbi rendelkezéseket tartalmazza:

„2. cikk E rendelet alkalmazásában:

1. »taxiszoolgáltatás«: ellenérték fejében, gépkocsivezető közreműködésével végzett személyszállítás, amennyiben az alábbi feltételek teljesülnek:

[...]

c) a rendelkezésre bocsátás az egész gépjárműre vonatkozik, nem pedig az egyes ülőhelyekre, amennyiben a gépjárművet taxiként használják, vagy pedig az egyes ülőhelyekre vonatkozik, és nem az egész gépjárműre, amennyiben a gépjárművet a Région de Bruxelles-Capitale (brüsszeli fővárosi régió) kormánya által engedélyezett iránytaxiként használják;

d) az úti célt az utas határozza meg;

2. »gépkocsivezetővel együtt történő autóbérlési szolgáltatás« minden olyan ellenérték fejében végzett, gépjárművel történő személyszállítás, amely nem taxiszoolgáltatás, és amelyet személygépkocsi, személy- és áruszállításra egyaránt alkalmas gépjármű vagy pedig minibusz kategóriába tartozó gépkocsik segítségével végeznek, kivéve a mentőkocsi céljaira átalakított gépjárműveket;

[...]

3. cikk A brüsszeli fővárosi régió területén elhelyezkedő közútról vagy a közforgalom számára nem nyitott területről a [brüsszeli fővárosi régió] kormány[a] engedélye nélkül senki sem üzemeltethet egy vagy több gépjármű segítségével taxiszoolgáltatást. [...]

[...]

16. cikk A brüsszeli fővárosi régió területén a [brüsszeli fővárosi régió] kormány[a] engedélye nélkül senki sem üzemeltethet egy vagy több gépjármű segítségével gépkocsivezetővel együtt történő autóbérlési szolgáltatást.

Csak a [brüsszeli fővárosi régió] kormány[a] által kiadott engedély által feljogosított üzemeltetők nyújthatnak olyan szolgáltatásokat, amelyeknek kiindulópontja az utas számára a brüsszeli fővárosi régió területén van. [...]"

6. A 2014. március 27-i rendelettel² módosított, 2007. március 29-i Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur³ (brüsszeli fővárosi régió kormányának a taxiszolgáltatásokról és a gépkocsivezetővel együtt történő autóbérlési szolgáltatásokról szóló rendelete) kimondja:

„31. cikk. A gépkocsivezetők számára tilos:

[...]

7. az utasokat leszólítani vagy másokkal leszólíttatni;

[...]”

II. A tényállás, az eljárás és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések

7. Az alapeljárás fellebbezői, a Flibtravel International SA és a Leonard Travel International SA, gazdasági társaságok, amelyek menetrendszerű távolsági autóbusz járatokat üzemeltetnek a brüsszeli Gare du Midi pályaudvar és a charleroi-i repülőtér (Belgium) között.

8. A brüsszeli Gare du Midi pályaudvarnál található autóbusz parkolóval szemben parkolnak le a kisteherautó jellegű taxik, amelyek főként a charleroi-i repülőtérre tartanak. A sofőrök megszólítják a pályaudvarról kifelé, az autóbuszok felé haladó utasokat, hogy személyenként 13 eurós áron taxifuvart ajánljanak nekik. Néha egy kicsi, műanyag bevonatú tábla is található náluk, amelynek egyik oldalán a „shuttle to airport Charleroi 13 €” („Charleroi-reptérre tartó ingajarat 13 euró”) felirat szerepel, egy kisteherautó jellegű taxi és egy repülő fényképeivel, a másik oldalán a felirat pedig „bus 17 €” („busz 17 euró”). A taxik akkor indulnak el, ha már hét vagy nyolc utas összegyűlt.

9. A fellebbezők azt állítják, hogy ez a fenti gyakorlat sérti a taxiszolgáltatásra vonatkozó szabályokat. A fellebbezők a jogsértés megszüntetését szeretnék elérni.

10. 2015. február 11-i ítéletében az elsőfokú bíróság lényegében azért utasította el a keresetet, mivel a kifogásolt tényállást nem találta kellően megalapozottnak.

11. Ezt követően a fellebbezők 2015. július 13-án fellebbezéssel fordultak a cour d’appel de Bruxelles-hez (brüsszeli fellebbviteli bíróság, Belgium). E bíróság úgy ítélte meg, hogy a tényállás kellően megalapozott.

2 — Moniteur Belge, 2014. április 17., 33241. o.

3 — Moniteur Belge, 2007. május 3., 23526. o.

12. A kérdést előterjesztő bíróság megállapította, hogy a kifogásolt gyakorlat ellentétes a hatályos jogszabályokkal, és hogy a kereset ekképpen megalapozottnak tűnik. Azonban, mivel e bíróságnak kétségei merültek fel azzal kapcsolatban, hogy a szóban forgó szabályozás megfelel-e az uniós jognak, ezért úgy határozott, hogy az eljárást felfüggeszti, és a következő kérdéseket terjeszti a Bíróság elé előzetes döntéshozatalra:

„1. Úgy kell-e értelmezni az EUMSZ 96. cikk (1) bekezdését, mint amely alkalmazandó azokra a díjakra és feltételekre, amelyeket egy tagállam a taxiüzemeltetők számára előír, amennyiben

- a) az érintett taxifuvarok csak kivételes esetben lépik át az államhatárt,
- b) az érintett taxik utasainak jelentős része olyan uniós polgár vagy az Európai Unióban tartózkodási joggal rendelkező személy, aki nem polgára az érintett tagállamnak, illetve nem rendelkezik ott tartózkodási hellyel, és
- c) az ügy konkrét körülményei szerint a vitás taxifuvarok az utas számára leggyakrabban csak egy hosszabb utazás állomásai, amelynek úti célja vagy kiindulási pontja az érintett tagállamtól eltérő uniós tagállamban található?

2. Úgy kell-e értelmezni az EUMSZ 96. cikk (1) bekezdését, mint amely az üzemeltetésnek díjszabásra és az érintett szállítási tevékenység végzéséhez szükséges engedély megszerzésére vonatkozó feltételeken kívüli feltételeire is vonatkozik, a konkrét ügyben ilyen például a taxiüzemeltetőkre vonatkozó azon tilalom, amely megakadályozza őket abban, hogy a gépjármű egésze helyett csak egy helyet bocsássanak az utasok rendelkezésére, illetve, hogy nem határozhatják meg maguk az utazóközönség számára felkínált úti célt, aminek az az eredménye, hogy tilos ezen üzemeltetők számára az azonos úti célhoz tartó utasok csoportosítása?

3. Úgy kell-e értelmezni az EUMSZ 96. cikk (1) bekezdését, hogy a Bizottság engedélye nélkül tilos minden, a második kérdésben említetthez hasonló intézkedés meghozatala,

- a) amennyiben azok általános célja (más célkitűzések mellett) a taxiüzemeltetők védelme a gépkocsivezetővel együtt történő autóbérlést nyújtó vállalkozások által támasztott versenytől, és
- b) az ügy konkrét körülményei között az a speciális hatásuk, hogy az autóbuszok üzemeltetőit is megvédi a taxiüzemeltetők által támasztott versenytől?

4. Úgy kell-e értelmezni az EUMSZ 96. cikk (1) bekezdését, hogy a Bizottság engedélye nélkül tilos az olyan intézkedés meghozatala, amely megtiltja a taxiüzemeltetőknek az utasok leszólítását, amennyiben ezen intézkedés az ügy konkrét körülményei között azzal a hatással jár, hogy csökken a lehetőségük a versengő helyzetben levő autóbusz-társaság utasainak megszerzésére?”

13. A Flibtravel International, a Leonard Travel International, a Saratax SCS és az AAL Renting SA, valamint a Bizottság írásbeli észrevételeket terjesztett elő. A Bíróság eljárási szabályzata 76. cikke (2) bekezdésének megfelelően tárgyalásra nem került sor.

III. Elemzés

A. Bevezető megjegyzések

14. A kérdést előterjesztő bíróság több kérdést tett fel a Bíróságnak. Ezen kérdések mindegyike – noha némiképp eltérő szemszögből közelíti meg a témát – lényegében az EUMSZ 96. cikk (1) bekezdése hatályának a meghatározására irányul. Konkrétabban a fő kérdés a következő: alkalmazandó-e ez a rendelkezés a taxiszoolgáltatás nyújtására irányadó feltételeket szabályozó nemzeti jogszabályokra?

15. Kizárólag az EUMSZ 96. cikk (1) bekezdésének megszővegezését figyelembe véve a kérdést előterjesztő bíróság kétségei e rendelkezés hatályát illetően bizonyos mértékig érthetők. Viszont a szélesebb (történeti és rendszerszintű) összefüggéseket, illetve e rendelkezés célját vizsgálva, hamar eloszlatható bármely azzal kapcsolatos kétség, hogy az EUMSZ 96. cikket alkalmazni kell-e olyan körülmények között, mint amilyenek a jelen ügyben is fennállnak.

16. Ugyanis, amint arra fentebb utalás történt, az EUMSZ 96. cikket szokatlanul ritkán alkalmazta nemcsak a Bizottság, hanem ítélezési gyakorlatában a Bíróság is. Ennélfogva e rendelkezés értelmezését annak szélesebb rendszerszintű összefüggéseibe kell helyezni, észben tartva a történeti jellegzetességeket is, valamint az Unió alapítóinak e rendelkezésre vonatkozó tárgyalásait.

B. Az EUMSZ 96. cikk (1) bekezdésének hatálya

1. Egy történeti rendelkezés

17. Az EUMSZ 96. cikk az európai integráció kezdete óta jobbra változatlan maradt. Annak (1) bekezdése az olyan díjra vagy feltételre irányul, amely magában foglalja egy vagy több vállalkozás vagy iparág támogatásának vagy védelmének valamely elemét az Unión belüli közlekedés tekintetében. Tekintettel az EUMSZ 96. cikknek egészen az ESZAK-Szerződésig visszanyúló gyökereire, e rendelkezést és különösen annak (1) bekezdését történeti összefüggésbe kell helyezni.

18. E történeti összefüggés bemutatja, hogy egyfelől miért kell az EUMSZ 96. cikkben hivatkozott közlekedés alatt áruk (és nem személyek) szállítását érteni, és másfelől, hogy az itt szóban forgó díj és feltétel kizárólag azon, a tagállamok által meghatározott díjakat és feltételeket foglalja magában, amelyeknek hatásai lehetnek az áruk szállításának pénzügyi feltételeire.

19. Az EGK 80. cikk – amely ma az EUMSZ 96. cikk – előkészítő dokumentumai egyértelműen elmagyarázzák, hogy e rendelkezés célja annak biztosítása, hogy a tagállamok által a közlekedésre alkalmazott árak és feltételek ne járjanak vámmal azonos hatással, vagy ne jelentsenek hátrányos megkülönböztetést, illetve támogatást a szállított áruk vonatkozásában.⁴ Csupán ezen az alapon egyértelműnek tűnik számomra, hogy az EUMSZ 96. cikk (1) bekezdésének célja az áruk szabad mozgásának, és nem a közlekedési szolgáltatók versenyhelyzetének a védelme. Egyszerűen fogalmazva, e rendelkezés megtiltja az olyan állami intézkedéseket – többek között speciális közlekedési díjak kivetését meghatározott árukra –, amelyek meghatározott vállalkozások vagy iparágak számára gazdasági előnyt jelentenek.

⁴ — Comité Intergouvernemental créé par la Conférence de Messine, Rapport des Chefs de Délégation aux Ministres des Affaires Étrangères (a messinai konferencia által létrehozott kormányközi bizottság, a küldöttségvezetők jelentése a külügyminisztereknek, „Spaak-jelentés”), 1956. április 21, Mae 120 F/56 (helyesbítve), 67–69. o. E jelentés elmagyarázza – többek között –, hogy a kedvezményes díjakat bizonyos áruk esetében hasonlóan kell kezelni, mint a támogatásokat.

20. Az EUMSZ 96. cikk (2) bekezdése ugyanerre enged következtetni. E rendelkezés lehetséges igazolásokat sorol fel (a gazdasági fejlődésben elmaradt területek szükségletei és a politikai körülmények által súlyosan érintett területek problémái) az EUMSZ 96. cikk (1) bekezdése alapján tiltott intézkedésekhez. Véleményem szerint az, hogy a hangsúly a pénzügyi vagy politikai nehézségekkel küzdő régiók támogatásának szükségességén van, megerősíti, hogy a szóban forgó rendelkezés nem a közlekedési szolgáltatások nyújtását szabályozza. Ugyanis a regionális egyenlőtlenségek vagy a politikai körülményekből fakadó problémák aligha orvosolhatók úgy, ha bizonyos közlekedési szolgáltatókkal kedvezőbben bánnak, mint másokkal. Valójában, amint azt az e területen hozott, korlátozott számú bizottsági határozat mutatja,⁵ az EUMSZ 96. cikk (2) bekezdése arra az esetre vonatkozik, ha tagállamok kedvezményes árakat és feltételeket alkalmaznak, ami az érintett régiókból származó áruknak kedvez.⁶

21. Amint az már a fentiekből is egyértelmű, az EUMSZ 96. cikk nem a szabad közlekedési szolgáltatások – és még kevésbé a helyi taxiszoállítás – nyújtásának védelmére irányul. Tulajdonképpen felmerülhet a kérdés, hogy az EUMSZ 96. cikknek milyen funkciója lehet még manapság Európában.⁷ Az európai integráció korai szakaszában e rendelkezésnek bizonyára volt valamilyen szerepe.⁸ Ez azon hátrányosan megkülönböztető jellegű vámok miatt merült fel, amelyeket a tagállamok esetenként protekcionista céllal alkalmaztak a közlekedés területén.

22. Ezenfelül az EUMSZ 96. cikk (1) bekezdésének szélesebb rendszerszintű összefüggései is alátámasztják azt a nézetet, hogy a taxiszoállításra alkalmazandó szabályok nem tartoznak a Szerződés e rendelkezésének hatálya alá.

2. Rendszerszintű megfontolások

23. Először is meg kell állapítani, hogy mind az EUMSZ 95. cikk, mind az EUMSZ 97. cikk tárgya a közlekedési szolgáltatóknak az ügyfelek irányában tanúsított magatartása (hátrányos megkülönböztetés és vámmal azonos hatású magatartás). Ilyen jogszabályi környezetben ösztönösen nem tűnik helyesnek úgy érvelni, hogy az EUMSZ 96. cikk tárgya ezzel ellentétben egy teljesen másik tárgykör, nevezetesen a közlekedés területén való szabad szolgáltatásnyújtás.

24. Azonban az e nézőpontot legerősebben alátámasztó érv máshol található a Szerződésben.

5 — Az Olasz Állami Vasutak 201. sz. különleges díjszabásának engedélyezéséről szóló, 1962. február 16-i bizottsági határozat (HL 1962. 38., 1229. o.); a Société nationale des chemins de fer français (SNCF) „Conditions générales d'application des tarifs pour le transport des marchandises” (CGATM) B. b) melléklete fenntartásának az engedélyezéséről szóló, 1964. február 26-i 64/160/EGK bizottsági határozat (HL 1964. 44, 710. o.); az Olasz Államvasutak 201. sz. különleges díjszabásának engedélyezéséről szóló, 1979. október 11-i 79/873/EGK bizottsági határozat (HL 1979. L 269., 29. o.); bizonyos áruknak Franciaországban való vasúti és közúti szállítására alkalmazott különleges díjszabások engedélyezéséről szóló, 1979. október 11-i 79/874/EGK bizottsági határozat (HL 1979. L 269., 31. o.); az olasz vasutak által az ömlesztett ásványi anyagokra és a Szicíliában, illetve Szardíniában gyártott és feldolgozott termékekre alkalmazott kedvezményes díjak megszüntetéséről szóló, 1991. szeptember 18-i 91/523/EGK bizottsági határozat (HL 1991. L 283., 20. o.).

6 — Lásd továbbá: 2012. június 18-i Transports Schiocchet – Excursions kontra Tanács és Bizottság végzés, T-203/11, nem tették közzé, EU:T:2012:308, 39. és 40. pont.

7 — Még az is felmerült, hogy a belső piacnak az Egységes Európai Okmány 1986-ban történt hatálybalépését követően bekövetkezett fejlődésének fényében az EUMSZ 96. cikk egy céltalan rendelkezés, lásd: Grard, L., „EK 76. cikk”, in: Pingel, I. (ed.), *Commentaire article par article des traités UE et CE*, 2. kiadás, Dalloz, Párizs, 2010, 675–677. o., 677. o.

8 — 1960. május 10-i Németország kontra Főhatóság ítélet, 19/58, EU:C:1960:19, 234. o.; 1960. május 10-i Compagnie des hauts fourneaux et fonderies de Givors és társai kontra Főhatóság ítélet, 27/58–29/58, EU:C:1960:20, 252. o.; 1969. július 9-i Olaszország kontra Bizottság ítélet, 1/69, EU:C:1969:34, 4. pont.

25. Alapjában véve az EUMSZ 96. cikk (1) bekezdésének a taxiszolgáltatást szabályozó nemzeti jogszabályokra való alkalmazása határozottan ellentétes lenne az EUMSZ 58. cikk megszővegezésével. E rendelkezés kifejezetten kizárja a közlekedési szolgáltatásokat a szabad szolgáltatásnyújtásra irányadó szabályok hatálya alól.⁹ Ez azt jelenti, hogy a közlekedés összefüggésében a szabad szolgáltatásnyújtást a közös közlekedéspolitika alapján kell meghatározni, az EUMSZ 91. cikknek megfelelően.¹⁰ Azonban a mai napig nem történtek ilyen intézkedések.

26. Mindezek alapján, ha el kellene fogadnunk, hogy az EUMSZ 96. cikk (1) bekezdése nemcsak a szállított árukra irányadó kedvezményes díjakra és feltételekre vonatkozik, hanem a tagállamok által a taxiszolgáltatás nyújtásának feltételeire irányadóan elfogadott szabályokra is, az azt jelentené, hogy a közlekedési szolgáltatások tekintetében jogértelmezés útján jönne létre egy olyan ellenőrzési mechanizmus, amely nem különbözik az EUMSZ 56. cikkben szereplő ilyen mechanizmustól. Ez nemcsak azért lenne kerülendő, mert az EUMSZ 58. cikk kifejezetten kizárja a közlekedési szolgáltatásokat az EUMSZ 56. cikk hatálya alól, hanem azért is, mert az uniós jogalkotó a mai napig nem alkotott másodlagos jogszabályt a taxiszolgáltatás nyújtásának liberalizálására a közös közlekedéspolitika keretében.

27. Az EUMSZ 96. cikk (1) bekezdése ugyanis nem a szabad szolgáltatásnyújtást biztosítja a közlekedés területén, hanem – amint bemutatásra került – olyan állami intézkedéseket szabályoz, amelyek hasonlóságokat mutatnak az egy vagy több meghatározott vállalkozás vagy iparág számára biztosított állami támogatásokkal. Ez azért van így, mert az állami hatóságok annak érdekében meghozott szabályozási intézkedései, hogy bizonyos áruk számára kedvező közlekedési díjakat és feltételeket biztosítsanak, hasonló hatással járhat, mint az állami támogatás. Ebben az értelemben az EUMSZ 96. cikk a közlekedési díjak és feltételek vonatkozásában egyfajta *lex specialis*-nak minősül az állami támogatásoknak az EUMSZ 107. cikkben kimondott általános tilalmához képest. Azonban az EUMSZ 107. cikktől eltérően az EUMSZ 96. cikk (1) bekezdése nem követeli meg, hogy a vizsgált intézkedések állami források felhasználását foglalják magukban. Mindenesetre a kedvezményes díjakhoz és feltételekhez – miként az állami támogatások egyéb fajtáihoz – a Bizottság jóváhagyása kell.¹¹

28. A fentiek alapján arra a következtetésre jutok, hogy az EUMSZ 96. cikk (1) bekezdése nem alkalmazandó az olyan, az alapügyben szóban forgóhoz hasonló feltételekre, amelyeket valamely tagállam állapít meg taxiszolgáltatók tekintetében.

IV. Véggkövetkeztetések

29. A fenti megfontolások fényében azt javaslom a Bíróságnak, hogy a Cour d'appel de Bruxelles (brüsszeli fellebbviteli bíróság, Belgium) által előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésekre a következő választ adja: Az EUMSZ 96. cikk (1) bekezdése nem alkalmazandó az olyan, az alapügyben szóban forgóhoz hasonló feltételekre, amelyeket valamely tagállam állapít meg taxiszolgáltatók tekintetében.

9 — 2015. október 1-i Trijber és Harmsen ítélet, C-340/14 és C-341/14, EU:C:2015:641, 47. pont. Lásd továbbá: Szpunar főtanácsnok Trijber és Harmsen ügyekre vonatkozó indítványa, C-340/14 és C-341/14, EU:C:2015:505, 27. pont.

10 — 1991. november 7-i Pinaud Wieger ítélet, C-17/90, EU:C:1991:416, 7. pont; 2010. december 22-i Yellow Cab Verkehrsbetrieb ítélet, C-338/09, EU:C:2010:814, 30. pont.

11 — Lásd az 5. lábjegyzetet szemléltető példákért.