



Oikeustapauskokoelma

JULKISASIAMIEHEN RATKAISUEHDOTUS

NILS WAHL

21 päivänä joulukuuta 2016¹

Asia C-253/16

**Flibtravel International SA ja
Leonard Travel International SA
vastaan
AAL Renting SA
Haroune Tax SPRL
Saratax SCS
Ryad SCRI
Taxis Bachir & Cie SCS ym.**

(Ennakkoratkaisupyyntö – Cour d’appel de Bruxelles (Brysselin muutoksenhakutuomioistuin, Belgia))

SEUT 96 artiklan 1 kohta — Soveltamisala — Taksipalvelujen tarjoamisen ehtoja koskeva kansallinen lainsäädäntö — Yksityiset vuokra-autopalvelut — Asiakkaiden keräämistä yhteen kuljetusta varten koskeva kielto — Asiakkaiden pyydystelyä koskeva kielto — Yksittäisten istumapaikkojen tarjoamista asiakkaille koskeva kielto — Määränpään määrittämistä etukäteen koskeva kielto

1. Tämä ennakkoratkaisupyyntö koskee yhtä luultavasti vähiten tunnetuista Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen määräyksistä. Se koskee SEUT 96 artiklan 1 kohdan soveltamisalaa. Kyseisessä määräyksessä kielletään jäsenvaltioita määräämästä unionin sisäisessä liikenteessä käytettäviksi kuljetusmaksuja ja -ehtoja, joilla tuetaan tai suojellaan tiettyä yritystä tai toimialaa taikka tiettyjä yrityksiä tai toimialoja, jollei komissio anna lupaa niihin. Unionin tuomioistuin ei ole tähän mennessä antanut ohjeita kyseisen määräyksen tulkinnasta ennakkoratkaisumenettelyssä.

2. Koska SEUT 96 artiklan 1 kohta on verrattain epäselvä ja ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin on epävarma sen soveltamisalasta, se pyytää unionin tuomioistuinta määrittämään, onko tätä määräystä sovellettava kansalliseen lainsäädäntöön, joka koskee ehtoja, joiden mukaisesti taksipalveluja on tarjottava Brysselin pääkaupunkiseudulla.

3. Esitän jäljempänä syyt, joiden vuoksi SEUT 96 artiklan 1 kohtaa ei sovelleta nyt käsiteltävän ennakkoratkaisupyyntöön taustalla olevien kaltaisissa olosuhteissa.

¹ — Oikeudenkäyntikieli: englanti.

I. Asiaa koskevat oikeussäännöt

A. Unionin oikeus

4. EUT-sopimuksen VI osastossa, jonka otsikkona on ”Liikenne”, sijaitsevassa 96 artiklassa määrätään seuraavaa:

- ”1. Sellaiset jäsenvaltion unionin sisäisessä liikenteessä käytettäviksi määräämät kuljetusmaksut ja ehdot, joilla tavalla tai toisella tuetaan tai suojellaan tiettyä yritystä tai toimialaa taikka tiettyjä yrityksiä tai toimialoja, ovat kiellettyjä, jollei komissio anna lupaa niihin.
2. Komissio tutkii omasta aloitteestaan tai jäsenvaltion pyynnöstä 1 kohdassa tarkoitettut maksut ja ehdot ottaen erityisesti huomioon yhtäältä tarkoituksenmukaisen alueellisen talouspolitiikan vaatimukset, alikehittyneiden alueiden tarpeet ja niiden alueiden ongelmat, joihin poliittiset olot ovat vakavasti vaikuttaneet, sekä toisaalta tällaisten maksujen ja ehtojen vaikutukset eri liikennemuotojen väliseen kilpailuun.

--

B. Kansallinen oikeus

5. Taksipalveluista ja autojen vuokraamista kuljettajineen koskevista palveluista 27.4.1995 annettu asetus (Ordonnance relative aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur) sisältää seuraavat säännökset:

”2 §. Tätä asetusta sovellettaessa tarkoitetaan

1. ’taksipalveluilla’ palveluja, joissa kuljetetaan henkilöitä moottoriajoneuvoilla kuljettajineen korvausta vastaan ja jotka täyttävät seuraavat edellytykset:

--

- c) käytettäväksi asettaminen koskee ajoneuvoa eikä kutakin istumapaikoista, jos ajoneuvoa käytetään taksina, tai jokaista ajoneuvon istumapaikkaa eikä itse ajoneuvoa, jos ajoneuvoa käytetään yhteistaksina Brysselin pääkaupunkiseudun hallintoalueen hallituksen (Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale) luvalla

- d) asiakas määrää määränpään

2. ’autojen vuokraamista kuljettajineen koskevilla palveluilla’ kaikkia sellaisia moottoriajoneuvoilla korvausta vastaan suoritettavia henkilöiden kuljetuspalveluja, jotka eivät ole taksipalveluja ja joissa kuljetus tapahtuu auton, tavara- ja henkilökuljetukseen tarkoitetun ajoneuvon tai pikkubussin tyyppisillä ajoneuvoilla ambulanssiksi varustettuja ajoneuvoja lukuun ottamatta

--

3 §. Kukaan ei saa ilman [Brysselin pääkaupunkiseudun hallintoalueen] hallituksen lupaa harjoittaa Brysselin pääkaupunkiseudun hallintoalueella sijaitsevalta yleiseltä tieltä tai mistä tahansa muusta paikasta, joka ei ole avoin julkiselle liikenteelle, lähtevää taksipalvelua yhdellä tai useammalla ajoneuvolla. --

--

16 §. Kukaan ei saa ilman [Brysselin pääkaupunkiseudun hallintoalueen] hallituksen lupaa harjoittaa Brysselin pääkaupunkiseudun hallintoalueella autojen vuokraamista kuljettajineen yhdellä tai useammalla ajoneuvolla.

Ainoastaan liikenteenharjoittajat, joilla on [Brysselin pääkaupunkiseudun hallintoalueen] hallituksen antama lupa, saavat tarjota palveluja, joiden lähtöpaikka käyttäjän osalta sijaitsee Brysselin pääkaupunkiseudun hallintoalueella.”

6. Brysselin pääkaupunkiseudun hallintoalueen hallituksen 29.3.2007 tekemässä päätöksessä taksipalveluista ja autojen vuokraamista kuljettajineen koskevista palveluista (arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif aux services de taxis et aux services de location de voitures avec chauffeur),² sellaisena kuin päätös on muutettuna 27.3.2014 tehdyllä päätöksellä,³ määrätään seuraavaa.

”31 §. Kuljettajat eivät saa

--

7. pyydystellä tai pyytää muita henkilöitä pyydystelemään asiakkaita

--”

II. Tosiseikat, asian käsittelyn vaiheet ja ennakkoratkaisukysymykset

7. Pääasian oikeudenkäynnin valittajat Flibtravel International SA ja Leonard Travel International SA ovat yhtiöitä, jotka liikennöivät säännöllistä bussilinjaa Brysselin Gare du Midi -rautatieaseman ja Charleroin lentoaseman (Belgia) välillä.

8. Pakettiauton tyyppiset taksit, jotka kulkevat pääasiassa Charleroin lentoasemalle, pysäköivät vastapäätä bussien pysäköintipaikkaa Gare du Midillä. Niiden kuljettajat lähestyvät rautatieasemalta tulevia matkustajia, jotka suuntaavat busseja kohti, ehdottaakseen heille matkan tekemistä taksissa 13 euron hintaan henkilöltä. Kuljettajat heiluttavat joskus pientä muovipäälysteistä mainosjulistetta, jonka toisella puolella ovat maininnat ”shuttle to airport Charleroi 13 €” varustettuina valokuvilla pakettiauton tyyppisestä taksista ja lentokoneesta ja toisella puolella maininnat ”bus 17 €”. Taksit lähtevät matkaan, kun niiden kyydissä on seitsemän tai kahdeksan matkustajaa.

9. Valittajat väittävät, että edellä kuvatut menettelytavat ovat taksipalveluihin sovellettavan lainsäädännön vastaisia. Ne vaativat näiden menettelytapojen kieltämistä.

10. Alimman oikeusasteen tuomioistuin hylkäsi kanteen 11.2.2015 antamallaan ratkaisulla sillä perusteella, että väitetyt tekoja ei ollut näytetty riittävästi toteen.

11. Valittajat hakivat tämän jälkeen ratkaisuun muutosta Cour d’appel de Bruxellesiltä (Brysselin muutoksenhakutuomioistuin, Belgia) 13.7.2015 päivätyllä valituskirjelmällä. Kyseinen tuomioistuin totesi teot toteennäytetyiksi.

2 — Moniteur belge, 3.5.2007, s. 23526.

3 — Moniteur belge, 17.4.2014, s. 33241.

12. Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin katsoi, että moititut menettelytavat merkitsevät voimassa olevan lainsäädännön rikkomista ja että kanne vaikuttaa siis perustellulta. Koska kyseinen tuomioistuin on kuitenkin epävarma riidanalaisen lainsäädännön yhteensopivuudesta unionin oikeuden kanssa, se päätti lykätä asian käsittelyä ja esittää unionin tuomioistuimelle seuraavat ennakkoratkaisukysymykset:

- ”1) Onko SEUT 96 artiklan 1 kohtaa tulkittava siten, että sitä voidaan soveltaa kuljetushintoihin ja -ehtoihin, jotka jäsenvaltio on määrännyt taksipalveluyrittäjille, jos
- a) kyseessä olevat taksimatkat ylittävät vain poikkeuksellisesti kansalliset rajat,
 - b) huomattava osa kyseessä olevien taksien asiakkaista koostuu Euroopan unionin jäsenvaltioiden kansalaisista tai niissä asuvista henkilöistä, jotka eivät ole kyseessä olevan jäsenvaltion kansalaisia tai siellä asuvia henkilöitä, ja
 - c) asian konkreettisissa olosuhteissa riidanalaiset taksimatkat ovat matkustajalle hyvin usein ainoastaan yksi vaihe pitimmässä matkassa, jonka määränpää tai lähtöpaikka sijaitsevat muussa unionin maassa kuin kyseessä olevassa jäsenvaltiossa?
- 2) Onko SEUT 96 artiklan 1 kohtaa tulkittava siten, että sitä voidaan soveltaa muihin liikenteen harjoittamisen edellytyksiin kuin tariffiehtoihin ja kyseessä olevan kuljetustoiminnan harjoittamista koskevan luvan saamisen ehtoihin, kuten nyt käsiteltävässä asiassa taksiliikennöitsijöitä koskevaan kieltoon asettaa käytettäväksi yksittäisiä istumapaikkoja ajoneuvossa koko ajoneuvon sijaan ja näille liikennöitsijöille asetettuun kieltoon itse määrittää asiakkaille tarjotun matkan määränpää, eli kieltoihin, jotka johtavat siihen, että näitä liikennöitsijöitä estetään keräämästä yhteen kuljetusta varten asiakkaita, joilla on sama määränpää?
- 3) Onko SEUT 96 artiklan 1 kohtaa tulkittava siten, että siinä kielletään – jollei komissio ole antanut toimenpiteisiin lupaa – toisessa kysymyksessä tarkoitetun tyyppiset toimenpiteet,
- a) joiden yleisenä päämääränä muiden tavoitteiden ohella on suojella taksiliikennöitsijöitä autojen vuokraamista kuljettajineen harjoittavien yritysten kilpailulta ja
 - b) joiden erityinen vaikutus asian konkreettisissa olosuhteissa on linja-autoliikennöitsijöiden suojelu taksiliikennöitsijöiden kilpailulta?
- 4) Onko SEUT 96 artiklan 1 kohtaa tulkittava siten, että siinä kielletään – jollei komissio ole antanut siihen lupaa – toimenpide, jolla kielletään taksiliikennöitsijöitä pyydystelemästä asiakkaita, jos tämän toimenpiteen vaikutuksesta asian konkreettisissa olosuhteissa niiden kyky hankkia asiakkaita kilpailevalta bussiliikennepalvelulta heikkenee?”

13. Kirjallisia huomautuksia ovat esittäneet Flibtravel International, Leonard Travel International, Saratax SCS ja AAL Renting SA sekä komissio. Suullista käsittelyä ei pidetty unionin tuomioistuimen työjärjestyksen 76 artiklan 2 kohdan nojalla.

III. Asian tarkastelu

A. Alustavia huomautuksia

14. Ennakkoratkaisua pyytänyt tuomioistuin on esittänyt unionin tuomioistuimelle useita kysymyksiä. Vaikka niissä lähestytään kyseessä olevaa asiaa hieman eri näkökulmista, kaikissa näissä kysymyksissä pyritään lähinnä määrittämään SEUT 96 artiklan 1 kohdan soveltamisala. Pääkysymys on tarkemmin sanoen seuraava: onko kyseistä määräystä sovellettava kansalliseen lainsäädäntöön, joka koskee ehtoja, joilla taksipalveluja on tarjottava?

15. Ennakkoratkaisua pyytäneen tuomioistuimen epävarmuus SEUT 96 artiklan 1 kohdan soveltamisalasta on jossain määrin ymmärrettävissä jo tämän määräyksen sanamuodon perusteella. Kun otetaan kuitenkin huomioon määräyksen laajempi (historiallinen ja systeeminen) asiayhteys ja päämäärä, kaikkien epäilysten, jotka koskevat sitä, onko SEUT 96 artiklaa sovellettava nyt käsiteltävän asian taustalla olevien kaltaisissa olosuhteissa, pitäisi kuitenkin nopeasti hälvetä.

16. Kuten edellä mainitsin, paitsi komissio myös unionin tuomioistuin on oikeuskäytännössään soveltanut SEUT 96 artiklaa epätavanomaisen säästeliäästi. Tästä syystä kyseisen määräyksen tulkinnassa on nojaututtava sen laajempaan systeemiseen asiayhteyteen ja pidettävä mielessä myös tähän määräykseen liittyvät historialliset seikat ja unionin perustajien keskustelut.

B. SEUT 96 artiklan 1 kohdan soveltamisala

1. Historiallinen määräys

17. SEUT 96 artikla on pysynyt suureksi osaksi muuttumattomana Euroopan yhdentymisen alusta saakka. Sen 1 kohta koskee unionin sisäisessä liikenteessä käytettäväksi määrättyjä kuljetusmaksuja ja -ehtoja, joilla tavalla tai toisella tuetaan tai suojellaan tiettyä yritystä tai toimialaa taikka tiettyjä yrityksiä tai toimialoja. Kun otetaan huomioon SEUT 96 artiklan juuret, jotka yltyvät EHTY:n perustamissopimukseen saakka, se ja erityisesti sen 1 kohta on sijoitettava historialliseen asiayhteyteensä.

18. Tämä historiallinen asiayhteys selventää, miksi yhtäältä SEUT 96 kohdassa tarkoitetuilla kuljetuksilla on tulkittava viitattavan tavaroiden kuljetukseen (eikä henkilökuljetuksiin) ja miksi toisaalta tässä tarkoitettut maksut ja ehdot sisältävät vain tariffit ja ehdot, joita jäsenvaltiot määräävät käytettäväksi ja jotka saattavat vaikuttaa taloudellisiin olosuhteisiin, joiden mukaisesti tavaroita kuljetetaan.

19. EHTY:n perustamissopimuksen 80 artiklaan, josta on tullut SEUT 96 artikla, liittyvissä esitoissa selitetään selvästi, että kyseisellä määräyksellä pyritään varmistamaan, että jäsenvaltioiden kuljetuksiin soveltamiin hintoihin ja ehtoihin ei liity tulleja vastaavia vaikutuksia eikä syrjintää tai kuljetettaviin tavaroihin liittyviä tukia.⁴ Jo tällä perusteella on mielestäni selvää, että SEUT 96 artiklan 1 kohdalla pyritään pikemminkin suojelemaan tavaroiden vapaata liikkuvuutta kuin liikennöitsijöiden kilpailutilannetta sinänsä. Kyseisellä määräyksellä kielletään yksinkertaisesti ilmaistuna valtioiden toimenpiteet, erityisesti tiettyjä tavaroita koskevat erityiset kuljetustariffit, joista koituu taloudellista etua tietyille yrityksille tai toimialoille.

4 — Comité Intergouvernemental créé par la Conférence de Messine, Rapport des Chefs de Délégation aux Ministres des Affaires Étrangères, 21.4.1956, Mae 120 F/56 (Corrigé), (ulkoministereiden delegaatioiden johtajien raportti, ns. Spaak-raportti), s. 67–69. Kyseisessä raportissa selitetään muun muassa, että tietyt tavarat koskevia tukitariffeja on käsiteltävä samalla tavoin kuin tukia.

20. SEUT 96 artiklan 2 kohta viittaa samaan päätelmään. Kyseisessä määräyksessä luetellaan mahdolliset perustelut (alikehittyneiden alueiden tarpeet ja niiden alueiden ongelmat, joihin poliittiset olot ovat vakavasti vaikuttaneet) SEUT 96 artiklan 1 kohdassa kielletyille toimenpiteille. Painopiste, joka on tarpeessa avustaa alueita, jotka ovat kohdanneet taloudellisia tai poliittisia takaiskuja, vahvistaa mielestäni sen, että tarkasteltavalla määräyksellä ei säännellä kuljetuspalvelujen tarjoamista. Poliittisista olosuhteista johtuvia alueellisia eroja tai ongelmia tuskin näet kyetään korjaamaan kohtelemalla tiettyjä kuljetuspalvelujen tarjoajia edullisemmin kuin muita. Kuten näet komission tällä alalla tekemien päätösten vähäinen lukumäärä osoittaa,⁵ SEUT 96 artiklan 2 kohta koskee sitä, että jäsenvaltiot käyttävät edullisempia hintoja ja ehtoja, jotka hyödyttävät heikossa asemassa olevilta alueilta peräisin olevia tuotteita.⁶

21. Kuten edellä esitetystä jo selvästi ilmenee, SEUT 96 artiklalla ei pyritä suojelemaan kuljetuspalvelujen eikä varsinkaan paikallisten taksipalvelujen tarjoamisen vapautta. Itse asiassa voidaan pohtia, mikä tehtävä SEUT 96 artiklalla voi edelleen olla nyky-Euroopassa.⁷ Tällä määräyksellä oli varmasti merkitystä Euroopan yhdentymisen varhaisessa vaiheessa.⁸ Tämä johtui syrjivistä tariffeista, joita jäsenvaltiot toisinaan sovelsivat kuljetusalalla protektionistisissa tarkoituksissa.

22. Myös SEUT 96 artiklan 1 kohdan laajempi systeeminen asiayhteys tukee näkemystä, jonka mukaan EUT-sopimuksen kyseinen määräys ei koske taksipalvelujen tarjoamisesta annettuja sääntöjä.

2. Systeemiset näkökohdat

23. Aluksi on syytä huomauttaa, että sekä SEUT 95 että SEUT 97 artikla koskevat liikennöitsijän käyttäytymistä asiakkaisiinsa nähden (syrjintä ja menettelytapa, joka vastaa vaikutuksiltaan tulleja). Tällaisessa lainsäädännöllisessä asiayhteydessä vaikuttaisi intuition vastaiselta väittää, että SEUT 96 artikla koskisi sen sijaan täysin eri asiaa eli vapautta tarjota palveluja kuljetusalalla.

24. Vahvin tätä näkemystä puoltava perustelu löytyy kuitenkin muualta kyseisestä perussopimuksesta.

25. Pääasiallisesti on huomattava, että SEUT 96 artiklan 1 kohdan soveltaminen kansalliseen lainsäädäntöön, joka koskee taksipalvelujen tarjoamista, olisi vahvassa ristiriidassa SEUT 58 artiklan nimenomaisen sanamuodon kanssa. Kyseisessä määräyksessä liikenteen alan palvelut suljetaan nimenomaisesti palvelujen tarjoamisen vapautta koskevien määräysten soveltamisalan ulkopuolelle.⁹ Tämä viittaa siihen, että palvelujen tarjoamisen vapautta on liikenteen alalla toteutettava yhteisellä liikennepolitiikalla SEUT 91 artiklan mukaisesti.¹⁰ Tällaisia toimenpiteitä ei ole kuitenkaan tähän mennessä vielä toteutettu.

5 — Italian valtion rautateiden erityistariffin nro 201 hyväksymisestä 16.2.1962 tehty komission päätös (EYVL 1962, 38, s. 1229); Société nationale des chemins de fer français'n (SNCF) "Conditions générales d'application des tarifs pour le transport des marchandises" (CGATM) -nimisten yleisehtojen liitteen B ter voimassa pitämisen hyväksymisestä 26.2.1964 tehty komission päätös 64/160/ETY (EYVL 1964, 44, s. 710); Italian valtion rautateiden erityistariffin nro 201 hyväksymisestä 11.10.1979 tehty komission päätös 79/873/ETY (EYVL 1979, L 269, s. 29); tiettyjen tavaroiden kuljettamista rautateitse ja maanteitse Ranskassa koskevien erityistariffitoimenpiteiden hyväksymisestä 11.10.1979 tehty komission päätös 79/874/ETY (EYVL 1979, L 269, s. 31) ja Italian rautateiden malmin sekä Sisiliassa ja Sardiniaassa valmistettujen ja prosessoitujen tuotteiden kuljetukseen soveltamien tukitariffien poistamisesta 18.9.1991 tehty komission päätös 91/523/ETY (EYVL 1991, L 283, s. 20).

6 — Ks. myös määräys 18.6.2012, Transports Schiocchet – Excursions v. neuvosto ja komissio (T-203/11, ei julkaistu, EU:T:2012:308, 39 ja 40 kohta).

7 — On jopa viitattu siihen, että kun otetaan huomioon sisämarkkinoiden kehitys Euroopan yhtenäisasiakirjan tultua voimaan vuonna 1986, SEUT 96 artikla on merkityksetön määräys, ks. Grard, L., "Article 76 CE" teoksessa Pingel, I. (toim.), *Commentaire article par article des traités UE et CE*, 2. painos, Dalloz, Pariisi, 2010, s. 675–677, erityisesti s. 677.

8 — Tuomio 10.5.1960, Saksa v. korkea viranomainen (19/58, EU:C:1960:19, s. 234); tuomio 10.5.1960, Compagnie des hauts fourneaux ja fonderies de Givors ym. v. korkea viranomainen (27/58–29/58, EU:C:1960:20, s. 252), ja tuomio 9.7.1969, Italia v. komissio (1/69, EU:C:1969:34, 4 kohta).

9 — Tuomio 1.10.2015, *Trijber ja Harmsen (C-340/14 ja C-341/14, EU:C:2015:641, 47 kohta)*. Ks. myös julkisasiamies Szpunarin ratkaisuehdotus yhdistetyissä asioissa *Trijber ja Harmsen (C-340/14 ja C-341/14, EU:C:2015:505, 27 kohta)*.

10 — Tuomio 7.11.1991, Pinaud Wieger (C-17/90, EU:C:1991:416, 7 kohta) ja tuomio 22.12.2010, Yellow Cab Verkehrsbetrieb (C-338/09, EU:C:2010:814, 30 kohta).

26. Tällä perusteella voidaan todeta, että jos hyväksyttäisiin se, että SEUT 96 artiklan 1 kohdan soveltamisala sisältää paitsi kuljetettavia tavaroita koskevat tukitariffit ja -ehdot myös säännöt, joita jäsenvaltiot antavat ehdoista, joilla taksipalveluja on tarjottava, tämä merkitsisi sitä, että otettaisiin tuomioistuimen esittämän tulkinnan avulla käyttöön kuljetuspalveluja koskeva valvontamekanismi, joka olisi samankaltainen kuin SEUT 56 artiklaan sisältyvä mekanismi. Tämä olisi epätoivottavaa paitsi sen takia, että SEUT 58 artiklassa jätetään liikenteen alan palvelut nimenomaisesti SEUT 56 artiklan soveltamisalan ulkopuolelle, myös siksi, että unionin lainsäätäjä ei ole tähän mennessä antanut johdetun oikeuden säännöksiä vapauttaakseen taksipalvelujen tarjoamisen yhteisen liikennepolitiikan yhteydessä.

27. Itse asiassa SEUT 96 artiklan 1 kohta ei koske palvelujen tarjoamisen vapauden varmistamista kuljetusalalla vaan pikemminkin edellä esitetyllä tavalla valtioiden toimenpiteitä, jotka muistuttavat valtion tukea yhdelle tietylle yritykselle tai toimialalle tai useille yrityksille tai toimialoille. Tämä johtuu siitä, että valtion viranomaisten sääntelytoiminnalla, jolla pyritään varmistamaan suotuisat kuljetusmaksut ja -ehdot tietyille tavaroille, saattaa olla vastaavia vaikutuksia kuin valtiontuella. SEUT 96 artikla on tässä mielessä eräänlainen kuljetusmaksuja ja -ehtoja koskevan erityislain muoto verrattuna SEUT 107 artiklassa määrättyyn valtiontukea koskevaan yleiseen kieltoon. Toisin kuin SEUT 107 artiklassa, SEUT 96 artiklan 1 kohdassa ei kuitenkaan edellytetä, että tarkasteltavat toimenpiteet liittyvät valtion varojen käyttöön. Tukitariffit ja -ehdot edellyttävät joka tapauksessa muunlaisten valtiontukien tavoin komission hyväksymistä.¹¹

28. Edellä esitetyn perusteella katson, että SEUT 96 artiklan 1 kohtaa ei sovelleta pääasiassa kyseessä olevien ehtojen kaltaisiin ehtoihin, joita jäsenvaltio asettaa taksipalvelujen tarjoajille.

IV. Ratkaisuehdotus

29. Ehdotan edellä esitetyn perusteella, että unionin tuomioistuin vastaa Cour d'appel de Bruxellesin esittämiin ennakkoratkaisukysymyksiin seuraavasti: SEUT 96 artiklan 1 kohtaa ei sovelleta pääasiassa kyseessä olevien ehtojen kaltaisiin ehtoihin, joita jäsenvaltio asettaa taksipalvelujen tarjoajille.

¹¹ — Ks. esimerkkien osalta alaviite 5.