Datum van inontvangstneming	:	29/10/2013

Zaak C-518/13

Verzoek om een prejudiciële beslissing

Datum van indiening:

26 september 2013

Verwijzende rechter:

Court of Appeal (England & Wales) (Verenigd Koninkrijk)

Datum van de verwijzingsbeslissing:

24 september 2013

Verzoekende partij:

Eventech Limited (The Queen, op verzoek van)

Verwerende partijen:

Transport for London

Parking Adjudicator

London Borough of Camden

(omissis) Beslissing van de Court of Appeal op een hoger beroep tegen een beslissing van de High Court of Justice, Queen's Bench Division, bestuursrechter (omissis)

1 De in de bijlage bij deze beslissing geformuleerde vragen betreffende de uitlegging van artikel 107, lid 1, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU) worden overeenkomstig artikel 267 VWEU verwezen naar het Hof van Justitie van de Europese Unie voor een prejudiciële beslissing.

2 De behandeling van de zaak wordt geschorst totdat het Hof uitspraak heeft gedaan over de genoemde vragen, of tot nader order.

[OR.1]

3 (omissis)[OR.2](omissis) BIJLAGE

VERZOEK OM EEN PREJUDICIËLE BESLISSING VAN HET HOF VAN JUSTITIE VOOR DE EUROPESE UNIE

INLEIDING

1. Dit verzoek wordt voorgelegd in het kader van een geding tussen verzoekster (Eventech) en, onder meer, Transport for London (hierna: „TfL") (eerste verweerder in deze zaak) over de rechtmatigheid van een beleidsmaatregel van TfL en de meeste boroughs (districten) van Londen, volgens welke Black Cabs (traditionele taxi's) de meeste busstroken in Londen mogen gebruiken tijdens de uren dat de busstrookbeperkingen van kracht zijn, maar het minicabs verboden is de busstroken te gebruiken, behalve om passagiers die tevoren geboekt hebben, te laten in- en uitstappen (hierna: „busstrookbeleid").

2. Eventech is een vennootschap verbonden met Addison Lee plc (hierna: „Addison Lee"), de exploitant van een park van particuliere verhuurwagens die in de omgangstaal in Greater Londen (stad Londen en directe omgeving) minicabs worden genoemd. Eventech is de geregistreerde houder van alle minicabs van Addison Lee, die Addison Lee aan zelfstandige chauffeurs leaset.

3. Eventech stelt dat het busstrookbeleid inbreuk maakt op het beginsel van het vrij verrichten van diensten krachtens artikel 56 VWEU en op het algemene EU-beginsel van gelijke behandeling, en bovendien een niet-aangemelde staatssteunmaatregel voor de exploitanten van Black Cabs is die inbreuk maakt op artikel 108, lid 3, VWEU juncto artikel 107, lid 1, VWEU.

4. Eventech heeft het busstrookbeleid voor het eerst ter discussie gesteld in een bezwaar bij de Parking Adjudicator (in dit geval tegen twee Penalty Charge Notices (boetebeschikkingen; hierna: „PCN") opgelegd aan Eventech wegens gebruik van de busstrook in Southampton Row (beheerd door derde verweerder, de borough Camden in Londen; hierna: „Camden LBC") door de minicabs van Eventech. Dat bezwaar werd door de Parking Adjudicator (tweede verweerder in deze zaak) op 16 augustus 2011 afgewezen. Eventechs beroep bij de rechter tegen deze beslissing is op 13 juli 2012 door (omissis) [de High Court] verworpen. Het vonnis van (omissis) [de High Court] is aan deze beslissing gehecht (bijlage 1). Op 7 december 2012 heeft Eventech verlof gekregen om hoger beroep in te stellen tegen de beslissing van [de High Court] (omissis). Op 23 en 24 april 2013 is de zaak behandeld door de Court of Appeal, waarna partijen op uitnodiging van de Court of Appeal aanvullende conclusies over de staatssteunkwestie hebben overgelegd.

[OR.3]

5. Alvorens uitspraak te doen op het hoger beroep van Eventech, overweegt de Court of Appeal dat het noodzakelijk is het Hof van Justitie te verzoeken om een prejudiciële beslissing over de uitlegging van artikel 107, lid 1, VWEU.

DE FEITEN EN HET RECHT

EU-recht

6. Artikel 107, lid 1, VWEU luidt:

   „Behoudens de afwijkingen waarin de Verdragen voorzien, zijn steunmaatregelen van de staten of in welke vorm ook met staatsmiddelen bekostigd, die de mededinging door begunstiging van bepaalde ondernemingen of bepaalde producties vervalsen of dreigen te vervalsen, onverenigbaar met de interne markt, voor zover deze steun het handelsverkeer tussen de lidstaten ongunstig beïnvloedt."

7. Artikel 108, lid 3, VWEU luidt:

   „De Commissie wordt van elk voornemen tot invoering of wijziging van steunmaatregelen tijdig op de hoogte gebracht, om haar opmerkingen te kunnen maken. Indien zij meent dat zulk een voornemen volgens artikel 107 onverenigbaar is met de interne markt, vangt zij onverwijld de in het vorige lid bedoelde procedure aan. De betrokken lidstaat kan de voorgenomen maatregelen niet tot uitvoering brengen voordat die procedure tot een eindbeslissing heeft geleid."

Nationaal recht

Black Cabs en minicabs

8. In Londen worden taxidiensten aangeboden door zowel Black Cabs als minicabs. Voor beide typen diensten is een vergunning van London Taxi and Private Hire, onderdeel van TfL, nodig. De vergunning wordt echter verleend op basis van verschillende regelingen en onder verschillende voorwaarden.

9. De vergunningen voor Black Cabs berusten op de bepalingen van de London Cab Order 1934 op basis van een bevoegdheid geschapen in Section 6 van de Metropolitan Public Carriage Act 1869 (hierna: „1869 Act"). Section 8, lid 2 daarvan bepaalt dat het huurvoertuigen in Londen niet is toegestaan op straat passagiers te zoeken („ply for hire") tenzij de chauffeur beschikt over een vergunning van TfL overeenkomstig Section 8 van de 1869 Act. Als gevolg daarvan mag enkel een Black Cab met een vergunning overeenkomstig de London Cab Order in Londen op straat passagiers zoeken. „Ply for hire" wordt uitgelegd als passagiers benaderen of wachten op passagiers die niet tevoren geboekt hebben. Met andere woorden, Black Cabs mogen passagiers op straat oppikken hoewel deze niet tevoren hebben geboekt. Uit een onderzoek in 2009 is gebleken dat de meerderheid van de passagiers van Black Cabs, tenminste ten tijde van dat onderzoek, een Black Cab op straat aanhield of bij een taxistandplaats instapte.

10. Minicabs hebben een andere vergunning nodig die wordt verleend krachtens de Private Hire Vehicles (London) Act 1998. Zij mogen in Londen op straat geen passagiers zoeken, maar wel passagiers vervoeren die hun diensten tevoren hebben geboekt. Niet in geding is dat minicabs concurreren met Black Cabs voor tevoren boekende passagiers.

[OR.4]

Verkeersregelingsbevoegdheden en het busstrookbeleid

11. Section 121A van de Road Traffic Regulation Act 1984 (hierna: „1984 Act") wijst voor alle openbare wegen in Engeland, Wales en Schotland het orgaan aan dat de verkeersautoriteit is. Subsection 1A van die Section wijst TfL aan als de verkeersautoriteit voor bepaalde wegen in Greater London, namelijk de zogenoemde GLA-wegen. (GLA staat voor Greater London Authority; het net van GLA-wegen bestrijkt 580 km en bestaat uit, in het algemeen, de belangrijkste wegen in Greater London.) Krachtens Section 121A, lid 2, van de 1984 Act zijn de districten van Londen de verkeersautoriteiten voor bijna alle andere wegen in Greater London.

12 De bevoegdheid van een verkeersautoriteit die verantwoordelijk is voor een bepaalde weg om het verkeer op die weg (of een deel ervan) te beperken tot

bepaalde soorten voertuigen, is toegekend in Section 6 van de 1984 Act. Deze bepaalt (zoals gewijzigd en voor zover van belang):

„(1) De verkeersautoriteit voor een weg in Greater London kan krachtens deze Section regels opstellen voor het beheersen of regelen van voertuigen en andere verkeersdeelnemers (waaronder voetgangers). Daaronder vallen onder meer regels

(a) voor de doelstellingen of met betrekking tot de punten die in bijlage 1 bij deze Act worden genoemd, en

(b) voor alle andere doelstellingen die worden genoemd in een van de punten a tot en met g van Section 1, lid 1, van deze Act.

(2) In geval van een weg waarvoor de Secretary of State de verkeersautoriteit is, kan ook de plaatselijke verkeersautoriteit met zijn instemming een uitvoeringsregeling krachtens deze Section opstellen.

(3) Een uitvoeringsregeling krachtens deze Section kan van toepassing zijn

(a) op het gehele gebied van een plaatselijke autoriteit, bepaalde delen daarvan of bepaalde plaatsen, straten of delen van straten in dat gebied;

(b) gedurende de gehele dag of delen ervan;

(c) enkel tijdens bijzondere gelegenheden of op bijzondere tijdstippen;

(d) op verkeer van alle soorten;

(e) onder voorbehoud van de uitzonderingen die bij of krachtens de uitvoeringsregeling kunnen worden gesteld.”

13 Een van de doelstellingen die in bijlage 1 bij de 1984 Act worden genoemd, is het regelen van de relatieve positie op de autoweg van verkeersdeelnemers met uiteenlopende snelheden of van uiteenlopende aard (lid 3). Twee van de doelstellingen die in Section 1, lid 1, van de 1984 Act worden genoemd, zijn het vermijden van gevaar voor personen of andere verkeersdeelnemers die de weg of enige andere weg gebruiken of het voorkomen dat een dergelijk gevaar rijst (punt a) en het versoepelen van de verkeersstroom op de weg of andere wegen of van alle soorten verkeersdeelnemers (waaronder voetgangers) (punt c).

[OR.5]

14 Section 6 van de 1984 Act is dus de bepaling op grond waarvan de districten van Londen en TfL busstroken kunnen aanwijzen voor wegen waarvoor zij de verkeersautoriteit zijn.

15. In de uitoefening van zijn bevoegdheden krachtens Section 6 heeft TfL busstroken aangewezen langs een aantal GLA-wegen. Daarnaast is het zijn beleid dat Black Cabs de busstroken mogen gebruiken die door TfL worden beheerd, maar minicabs met een vergunning niet (gedurende de uren dat de busstrookbeperkingen van kracht zijn). Voor [de High Court] (omissis) is vast komen te staan dat dit beleid sinds (ten minste) de oprichting van TfL in 2000 en mogelijk zelfs daarvoor wordt toegepast.

16. In overeenstemming met het beleid van TfL hebben de meeste districten van Londen eveneens beleidsmaatregelen genomen om Black Cabs toe te staan gebruik te maken van de door hen beheerde busstroken, maar minicabs niet (wanneer de beperkingen van kracht zijn). Dat geldt met name voor de busstrook in Southampton Row die wordt beheerd door Camden LBC. Minicabs mogen de busstroken echter wel gebruiken om passagiers te laten in- en uitstappen.

Handhaving

17. De bevoegdheid van verkeersautoriteiten om PCN op te leggen voor overtredingen van uitvoeringsregelingen krachtens Section 6 van de 1984 Act is opgenomen in de London Local Authorities Act 1996. Section 4 daarvan luidt (voor zover van belang) als volgt:

„1) Wanneer

(a) Transport for London, met betrekking tot een GLA-weg of secundaire GLA-weg, [...]

op basis van de gegevens die door het gebruik van een voorgeschreven inrichting worden verstrekt, redenen heeft om aan te nemen dat krachtens dit onderdeel van deze Act voor een voertuig een boete door de eigenaar van het voertuig verschuldigd is, [...] kan Transport for London een PCN betekenen aan de persoon die volgens hem de eigenaar van het voertuig is.

(2) Voor de toepassing van dit onderdeel van deze Act is een boete voor een voertuig door de eigenaar ervan verschuldigd als de person die het voertuig bestuurt, handelt in overtreding met een uitvoeringsregeling in de zin van Section 6 of 9 of bestuurlijke verordeningen in de zin van Section 12 van de Road Traffic Regulation Act 1984 of deze niet naleeft, voor zover daarin is bepaald dat de rijstrook of een deel ervan als busstrook is gereserveerd. De boete wordt betaald

(a) indien de overtreding of niet-naleving betrekking heeft op een GLA-weg of secundaire GLA-weg: aan Transport for London [...]"

[OR.6]

18. Uitvoeringsregelingen (orders) in de zin van Section 6 van de 1984 Act kunnen ook door de politie worden gehandhaafd, aangezien Section 8, lid 1, van de 1984 Act bepaalt dat handelen in overtreding of niet-naleven van een uitvoeringsregeling in de zin van Section 6 een strafbaar feit oplevert. In de praktijk wordt het grootste deel van de schendingen van dergelijke uitvoeringsregelingen echter civielrechtelijk gehandhaafd (dat wil zeggen met een PCN door verkeersautoriteiten).

Procesverloop

19. Op 6 oktober 2010 en 13 oktober 2010 zijn twee van de chauffeurs van Addison Lee met hun minicab over de busstrook van Southampton Row in het centrum van Londen gereden. Camden LBC heeft daarop PCN betekend aan Eventech voor twee maal gebruik van de busstrook van Southampton Row. Eventech betwistte deze PCN bij de Parking Adjudicator.

20. Zoals uiteengezet in punt 4 hierboven heeft de Parking Adjudicator dat bezwaar afgewezen en is Eventech vervolgens in beroep gegaan bij de High Court, (omissis), gevolgd door hoger beroep bij de Court of Appeal.

21. Voor de Court of Appeal heeft Eventech de rechtmatigheid van het bestreden beleid aangevochten op de drie gronden die in punt 3 hierboven zijn uiteengezet. In dit verzoek om een prejudiciële beslissing gaat het om het middel ontleend aan staatssteun.

HET MIDDEL ONTLEEND AAN STAATSSTEUN

Litigieuze punten

22. Vaststaat dat een maatregel staatssteun in de zin van artikel 107, lid 1, [VWEU] vormt als aan vier voorwaarden is voldaan:

(b) de maatregel verschaft een economisch voordeel;

(c) het voordeel wordt met staatsmiddelen bekostigd en kan aan de Staat worden toegerekend;

(d) de maatregel begunstigt bepaalde ondernemingen of bepaalde producties (de selectiviteitsvoorwaarde); en

(e) de maatregel kan de mededinging vervalsen en het handelsverkeer tussen de lidstaten ongunstig beïnvloeden.

23. Tevens staat vast dat het busstrookbeleid een economisch voordeel verschaft aan Black Cabs (hoewel de waarde daarvan in geding kan zijn); en dat het beleid aan de Staat kan worden toegerekend. Het beleid kan ook de mededinging tussen Black Cabs en minicabs vervalsen, doordat Black Cabs op de wegen waarop het toepasselijk is, sneller kunnen rijden dan minicabs, zodat zij (met name) een concurrentievoordeel hebben bij het aantrekken van potentiële klanten.

[OR.7]

24. De Court of Appeal overweegt echter dat een verzoek om een prejudiciële beslissing nodig is over de vraag of de andere voorwaarden in het punt hierboven in casu zijn vervuld. Met betrekking tot deze andere voorwaarden hebben partijen (kort weergegeven) als volgt gesteld.

Stellingen van Eventech

25. Eventech stelt dat het verlenen van toegang tot de busstroken aan Black Cabs maar niet aan daarmee concurrerende minicabs een voordeel schept, dat in twee opzichten „met staatsmiddelen bekostigd" wordt. Ten eerste hebben Black Cabs met voorrang toegang tot een voorziening van de Staat, in de vorm van voorrang bij gebruik van een weg die eigendom is van en beheerd wordt door de Staat. Voor die voorrangstoegang tot de busstroken wordt de Black Cabs geen heffing opgelegd. De weg is dus niet (omissis) beschikbaar voor alle gebruikers op een open en niet-discriminatoire basis, maar er wordt gediscrimineerd tussen twee concurrerende vormen van taxidiensten, waardoor Black Cabs een onbestreden concurrentievoordeel verkrijgen. Ten tweede en hoe dan ook brengt de verlening van voorrangstoegang tot de busstroken in Londen aan Black Cabs een aanvullende last mee voor de overheidsorganen, in de vorm van een vrijstelling van de verplichting boeten of andere sancties te betalen voor het gebruik van deze stroken.

26. Het is bovendien evident dat de (omissis) maatregel selectief is, in de zin dat hij een voordeel verleent aan de Black Cabs ten opzichte van concurrerende minicabs (hetgeen niet wordt betwist). Black Cabs en minicabs zijn duidelijk vergelijkbaar voor de doelstelling van het aanwijzen van busstroken in Londen. Het feit dat minicabs op straat geen passagiers mogen zoeken is (anders dan TfL stelt) niet relevant, aangezien minicabs net als Black Cabs over de busstroken moeten rijden om passagiers te laten in- en uitstappen, en daarvoor ook inderdaad toestemming hebben. Het voordeel dat aan Black Cabs is verleend, wordt evenmin gerechtvaardigd door de aard of de opzet van het stelsel. Het is niet inherent aan het aanwijzen van een busstrook dat

hij beschikbaar moet zijn voor Black Cabs maar niet voor minicabs; noch heeft TfL aangetoond dat het busstrookbeleid evenredig is.

27. Tot slot is in geding of het busstrookbeleid het handelsverkeer tussen de lidstaten ongunstig kan beïnvloeden. Eventech stelt dat in casu aan deze voorwaarde is voldaan: het beleid heeft betrekking op een sector waarin ondernemingen uit alle lidstaten actief kunnen zijn en die een integraal onderdeel is van de vervoerinfrastructuur in Londen, een vooraanstaand internationaal vervoersknooppunt. Het bewijsmateriaal voor de nationale rechter wees er bovendien op dat Black Cabs en minicabs reserveringen van klanten uit andere lidstaten kunnen aanvaarden en dat ook daadwerkelijk doen.

[OR.8]

28. Dientengevolge (omissis) is het busstrookbeleid een vorm van staatssteun aan de exploitanten van Black Cabs in de zin van artikel 107, lid 1. Niet betwist is dat het beleid niet is aangemeld bij de Commissie of door haar goedgekeurd; het beleid is derhalve onrechtmatig krachtens artikel 108, lid 3.

Stellingen van TfL

29. TfL stelt dat het economische voordeel voor Black Cabs dat door het busstrookbeleid ontstaat, niet „met staatsmiddelen bekostigd" wordt, omdat het geen enkel effect heeft op de staatsmiddelen.

30. De eerste grond van Eventechs stelling dat er een effect op de staatsmiddelen is, is dat Black Cabs met voorrang toegang hebben tot een voorziening van de Staat. De wegen waarop de busstroken zijn aangewezen, zijn echter openbare wegen, die (omissis) beschikbaar zijn voor alle potentiële gebruikers op een open, niet-discriminatoire basis (mits zij voldoen aan de gewone verkeersregels). Het effect van het busstrookbeleid is enkel dat Black Cabs in sommige perioden een bepaalde strook mogen gebruiken maar minicabs enkel voor beperktere doeleinden over de strook mogen rijden. Minicabs hebben nog steeds vrije toegang tot de wegen in kwestie; het enige verschil is de omstandigheden waaronder zij op deze stroken mogen rijden. Het beleid bewerkt dus niet meer dan een beperkte discrepantie tussen de behandeling van Black Cabs en minicabs. (omissis) [D]ie discrepantie vormt geen steun aan Black Cabs die „met staatsmiddelen bekostigd" is.

31. De tweede grond waarop Eventech zich beroept, is het feit dat Black Cabs tijdens de uren waarin de busstrookbeperkingen gelden, zijn vrijgesteld van de verplichting boeten te betalen voor het gebruik ervan. Hoewel het Hof van Justitie in eerdere zaken heeft geoordeeld dat de ontheffing van een

heffing die de Staat anders zou toekomen, steun kan zijn die „uit staatsmiddelen bekostigd" wordt (omissis), is het busstrookbeleid niet analoog aan de maatregelen die in deze zaken aan de orde waren. Het is niet juist om het beleid te beschrijven als een ontheffing voor Black Cabs van een heffing die minicabs moeten betalen – en die Black Cabs anders zouden moeten betalen – om over busstroken te rijden. Uit hoofde van het beleid is Black Cabs iets toegestaan wat minicabs niet mogen (dat voor hen zelfs een strafbaar feit is). Als het beleid werd veranderd zodat het verboden was voor Black Cabs om over busstroken te rijden tijdens de uren dat beperkingen gelden, zouden Black Cabs hoogstwaarschijnlijk niet over de busstroken rijden. Voor zover het busstrookbeleid ertoe leidt dat de Staat inkomsten uit boeten misloopt die Black Cabs anders zouden hebben betaald (PCN of strafrechtelijke boeten), zijn deze verliezen indirect en marginaal.

[OR.9]

32. Het busstrookbeleid (omissis) is niet op het eerste gezicht selectief, aangezien Black Cabs en minicabs zich niet in een vergelijkbare juridische of feitelijke situatie bevinden in het licht van de doelstelling die door de betrokken maatregel wordt nagestreefd. Het busstrookbeleid is ten uitvoer gelegd door uitvoeringsregelingen die zijn vastgesteld krachtens Section 6 van de 1984 Act voor „het beheersen of regelen van het verkeer van voertuigen en andere verkeersdeelnemers". Black Cabs hebben het recht om op straat passagiers te zoeken (en vinden op deze manier inderdaad veel passagiers) maar minicabs niet. De twee soorten voertuigen bevinden zich derhalve evident niet in dezelfde situatie wat de doelstelling van een maatregel om het verkeer te regelen betreft.

33. Voorts en subsidiair, als het busstrookbeleid op het eerste gezicht selectief is, (omissis) wordt het onderscheid dat in het beleid wordt gemaakt, gerechtvaardigd door de aard en algemene opzet van het stelsel. Het is inherent aan het regelgevingskader dat Black Cabs toegankelijk moeten zijn voor potentiële passagiers (met inbegrip van potentiële passagiers die gehandicapt zijn), zodat zij gemakkelijk en veilig vanaf het voetpad kunnen worden aangehouden. Het is tevens inherent dat minicabs een dergelijke behoefte niet hebben. Door krachtens zijn verkeersregelbevoegdheden een onderscheid te maken tussen de omstandigheden waaronder Black Cabs en minicabs toegang hebben tot busstroken, handelt TfL in overeenstemming met deze inherente kenmerken en met zijn voornaamste statutaire doelstelling, bij te dragen aan de bevordering en de promotie van „veilige, geïntegreerde, efficiënte en voordelige vervoersfaciliteiten" in Greater London.

34. Tot slot stelt TfL dat het busstrookbeleid het handelsverkeer tussen de lidstaten niet ongunstig kan beïnvloeden. Het beleid is een plaatselijke maatregel die binnen Londen van toepassing is. De activiteit die ongunstig

zou worden beïnvloed – namelijk taxidiensten aan passagiers over de weg – is inherent plaatsgebonden. Er is geen belemmering voor burgers van andere lidstaten om in Londen een Black Cab of minicab in eigendom te hebben of te besturen. Zelfs als het beleid van invloed was op de beslissing om een Black Cab of minicab te gebruiken van een persoon die vanuit een andere lidstaat naar Londen reist, zoals Eventech stelt, dan nog is dat een effect op het handelsverkeer binnen Londen en niet tussen de lidstaten.

[OR.10]

VRAGEN DIE KRACHTENS ARTIKEL 267 VWEU WORDEN VERWEZEN

35. In het licht van de hierboven weergegeven stellingen verzoekt de Court of Appeal het Hof van Justitie krachtens artikel 267 VWEU om een prejudiciële beslissing over de volgende vragen van EU-recht:

1. Worden „staatsmiddelen" in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU ingezet in de omstandigheden van de onderhavige zaak als een busstrook op een openbare weg tijdens de uren dat de strook in bedrijf is, beschikbaar wordt gesteld aan Black Cabs maar niet aan minicabs?

2. (a) Wat is bij de vraag of de beschikbaarstelling van een busstrook op een openbare weg aan Black Cabs maar niet aan minicabs tijdens de uren dat de busstrook in bedrijf is, selectief is voor de toepassing van artikel 107, lid 1, VWEU, de relevante doelstelling aan de hand waarvan moet worden beoordeeld of Black Cabs en minicabs zich in een vergelijkbare juridische en feitelijke situatie bevinden?

(b) Als kan worden aangetoond dat de relevante doelstelling in de zin van vraag 2(a) ten minste deels bestaat in de totstandbrenging van een veilig en doeltreffend vervoerssysteem, en dat er veiligheids- en/of doeltreffendheidsoverwegingen zijn die rechtvaardigen dat Black Cabs over busstroken mogen rijden die niet in dezelfde mate op minicabs van toepassing zijn, is de maatregel dan niet selectief in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU?

(c) Is het bij de beantwoording van vraag 2(b) nodig om te overwegen of de lidstaat die zich op deze rechtvaardiging beroept, daarnaast heeft aangetoond dat de gunstigere behandeling van Black Cabs vergeleken met minicabs evenredig is en niet verder gaat dan wat noodzakelijk is?

3. Kan het beschikbaar stellen van een busstrook op een openbare weg aan Black Cabs maar niet aan minicabs tijdens de uren dat de busstrook in bedrijf is, het handelsverkeer tussen de lidstaten ongunstig beïnvloeden in de zin van artikel 107, lid 1, VWEU, indien de

betrokken weg in het centrum van Londen ligt en er geen belemmeringen zijn voor burgers uit enige andere lidstaat om in Londen een Black Cab of minicab in eigendom te hebben of te besturen?

[OR.11]

[...] (omissis) (omissis)

[OR.12-13]

[...] (omissis) (omissis)

Datum: 13/07/2012

[...] (omissis) (omissis)

Vonnis

[OR.15]

[...] (omissis) (omissis)

[OR.16]

[...] (omissis) (omissis)

[OR.17]

[...] (omissis) (omissis)

[OR.18]

[...] (omissis) (omissis)

[OR.19]

[...] (omissis) (omissis)

[OR.20-21]

[...] [omissis (omissis)

[OR.21-22]

[...] (omissis) (omissis)

[OR.22-25]

[...] (omissis) (omissis)

[OR. pages 25-35]

[...] (omissis) (omissis)

[OR.35-37]

[...] (omissis) (omissis)

[OR.37]

[...] (omissis) (omissis)

[OR.38]

(omissis) **[OR.39]**

[...] (omissis) (omissis)

[OR.40]

[...] (omissis) (omissis)