

Υπόθεση C-475/22

**Σύνοψη της αιτήσεως προδικαστικής αποφάσεως κατά το άρθρο 98,
παράγραφος 1, του Κανονισμού Διαδικασίας του Δικαστηρίου**

Ημερομηνία καταθέσεως:

15 Ιουλίου 2022

Αιτούν δικαστήριο:

Tribunal Supremo (Ισπανία)

Ημερομηνία της αποφάσεως του αιτούντος δικαστηρίου:

20 Μαΐου 2022

Αναιρεσείουσα:

Maxi Mobility Spain, S. L. U.

Αναιρεσίβλητες:

Comunidad de Madrid

Asociación Nacional del Taxi

Asociación Taxi Project 2.0

Αντικείμενο της κύριας δίκης

- 1 Αίτηση αναιρέσεως αποφάσεως με την οποία απορρίφθηκε ένδικη διοικητική προσφυγή κατά αποφάσεως Αυτόνομης Κοινότητας – Άδεια για την παροχή υπηρεσιών μίσθωσης οχημάτων με οδηγό (VTC) – Περιορισμοί – Περιορισμός στον αριθμό αδειών VTC αναλόγως του αριθμού αδειών ταξί

Αντικείμενο και νομική βάση της αιτήσεως προδικαστικής αποφάσεως

Αίτηση προδικαστικής αποφάσεως για την ερμηνεία διατάξεων του δικαίου της Ένωσης – Άρθρο 267 ΣΛΕΕ – Ελευθερία εγκατάστασης – Κρατικές ενισχύσεις – Άρθρα 49 και 107 ΣΛΕΕ – Περιορισμοί στην παροχή υπηρεσιών μίσθωσης οχημάτων με οδηγό (VTC) – Εθνική νομοθεσία που περιορίζει τον αριθμό αδειών VTC σε αναλογία μίας τέτοιας άδειας προς τριάντα άδειες ταξί – Από κοινού

εξέταση των υποβαλλόμενων προδικαστικών ερωτημάτων και εκείνων που υπέβαλε άλλο αιτούν δικαστήριο

Προδικαστικά ερωτήματα

Κατά την εθνική ισπανική νομοθεσία, οι υπηρεσίες ταξί συνιστούν τρόπο αστικών μεταφορών με οχήματα με οδηγό και είναι υπηρεσίες δημοσίου συμφέροντος οι οποίες υπόκεινται, ως εκ τούτου, σε διεξοδική διοικητική ρύθμιση για τη διασφάλιση της επίτευξης στόχων που άπτονται της ποιότητας, της προστασίας των χρηστών, της πολιτικής μεταφορών και της περιβαλλοντικής πολιτικής, περιλαμβανομένου του ελέγχου των κομίστρων. Λαμβανομένης υπόψη της ως άνω εθνικής νομοθεσίας:

1. Συνάδει προς την ελευθερία εγκατάστασης η επιβολή, σε άλλες υπηρεσίες αστικών μεταφορών με οχήματα με οδηγό, όπως οι υπηρεσίες VTC, περιορισμών υποκείμενων στην αρχή της αναλογικότητας με σκοπό να διασφαλιστεί η συμβατότητα και η συμπληρωματικότητα των εν λόγω άλλων μορφών της αυτής δραστηριότητας με εκείνη των ταξί;
2. Σε περίπτωση καταφατικής απάντησης στο προηγούμενο προδικαστικό ερώτημα, συνάδει προς την ελευθερία εγκατάστασης η πρόβλεψη, για υπηρεσίες αστικών μεταφορών με οχήματα με οδηγό πλην των υπηρεσιών ταξί, [όπως] οι υπηρεσίες VTC, του συγκεκριμένου περιοριστικού μέτρου που συνίσταται στη θέσπιση ανώτατης αναλογίας αδειών VTC προς τις άδειες ταξί, όπως η αναλογία 1/30 η οποία θεσπίστηκε με την ισπανική νομοθεσία και υπόκειται, κατά τη συγκεκριμένη εφαρμογή της από την αρμόδια αρχή, στην αρχή της αναλογικότητας;
3. Συνάδει προς την απαγόρευση των κρατικών ενισχύσεων που προβλέπεται στο άρθρο 107 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης το περιοριστικό μέτρο που επιβάλλεται στις υπηρεσίες VTC και συνίσταται σε αναλογία αδειών 1/30, όπως εκτέθηκε στο προηγούμενο προδικαστικό ερώτημα;

Νομολογία και σχετικές διατάξεις του δικαίου της Ένωσης

Άρθρα 49, 56, 102 και 107 ΣΛΕΕ.

Οδηγία 2006/123/ΕΚ, του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 12ης Δεκεμβρίου 2006, σχετικά με τις υπηρεσίες στην εσωτερική αγορά.

Οδηγία 2000/31/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 8ης Ιουνίου 2000, για ορισμένες νομικές πτυχές των υπηρεσιών της κοινωνίας της

πληροφορίας, ιδίως του ηλεκτρονικού εμπορίου, στην εσωτερική αγορά («οδηγία για το ηλεκτρονικό εμπόριο»).

Ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με την εύρυθμη λειτουργία και τη βιωσιμότητα των τοπικών επιβατικών μεταφορών κατά παραγγελία (ταξί και οχήματα ιδιωτικής μίσθωσης) (2022/C-62/01).

Απόφαση του Δικαστηρίου της 20ής Δεκεμβρίου 2017, Asociación Profesional Elite Taxi (C-434/15, EU:C:2017:981).

Απόφαση του Δικαστηρίου της 14ης Ιανουαρίου 2015, Eventech (C-518/13, EU:C:2015:9).

Νομολογία και σχετικές διατάξεις του εθνικού δικαίου

Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (νόμος 16/1987, της 30ής Ιουλίου 1987, περί ρυθμίσεως των χερσαίων μεταφορών) (BOE 182, της 31ης Ιουλίου 1987), όπως τροποποιήθηκε με το Real Decreto-ley 3/2018, de 20 de abril (βασιλικό νομοθετικό διάταγμα 3/2018, της 20ής Απριλίου 2018) (BOE 97, της 21ης Απριλίου 2019), (στο εξής: LOTT).

Κατά το άρθρο 48 του LOTT:

«1. Η χορήγηση αδειάς για την παροχή υπηρεσιών δημοσίων μεταφορών χωρεί κατά δέσμια αρμοδιότητα και, εκ του λόγου αυτού, άρνηση χορηγήσεως της επιτρέπεται μόνον εάν δεν πληρούνται οι προς τούτο προβλεπόμενες προϋποθέσεις.

2. Εντούτοις, και σύμφωνα με την κοινοτική νομοθεσία και άλλες διατάξεις που, κατά περίπτωση, εφαρμόζονται, όταν η προσφορά υπηρεσιών δημοσίων μεταφορών επιβατών με επιβατικά οχήματα υπόκειται σε ποσοτικούς περιορισμούς σε επίπεδο Αυτόνομων Κοινοτήτων ή σε τοπικό επίπεδο, μπορούν να τεθούν κανονιστικοί περιορισμοί στη χορήγηση τόσο νέων αδειών για την εκτέλεση υπεραστικών μεταφορών σε αυτήν την κατηγορία οχημάτων όσο και αδειών για τη μίσθωση οχημάτων με οδηγό.

3. Με την επιφύλαξη της διατάξεως της προηγούμενης παραγράφου, προκειμένου να διατηρηθεί η κατάλληλη ισορροπία μεταξύ της προσφοράς αμφοτέρων των τρόπων μεταφοράς, δεν επιτρέπεται η χορήγηση νέων αδειών για τη μίσθωση οχημάτων με οδηγό όταν η αναλογία μεταξύ του αριθμού των αδειών που έχουν ήδη χορηγηθεί στο έδαφος της Αυτόνομης Κοινότητας στην οποία σκοπεύουν οι ενδιαφερόμενοι να εγκατασταθούν και του αριθμού των αδειών για τη μεταφορά επιβατών με επιβατικά οχήματα με εδαφικό πεδίο ισχύος την ίδια περιοχή είναι μεγαλύτερη της μίας προς τριάντα.

Εντούτοις, οι Αυτόνομες Κοινότητες που, με εξουσιοδότηση του κράτους, έχουν αναλάβει αρμοδιότητες στον τομέα της χορήγησης αδειών για τη μίσθωση

οχημάτων με οδηγό μπορούν να τροποποιούν τον κανόνα της αναλογίας που αναφέρεται στην προηγούμενη παράγραφο, υπό τον όρο ότι ο κανόνας που εφαρμόζουν είναι λιγότερο περιοριστικός από αυτόν.»

Reglamento de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (κανονισμός εφαρμογής του νόμου 16/1987, της 30ής Ιουλίου 1987, περί ρυθμίσεως των χερσαίων μεταφορών), ο οποίος εγκρίθηκε με το Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre (βασιλικό διάταγμα 1211/1990, της 28ης Σεπτεμβρίου 1990) (BOE 241, της 8ης Οκτωβρίου 1990).

Ley 20/2013, de 9 de diciembre, de garantía de la unidad de mercado (νόμος 20/2013, της 9ης Δεκεμβρίου 2013, περί εγγυήσεως της ενότητας της αγοράς) (BOE 295, της 10ης Δεκεμβρίου 2013) (στο εξής: LGUM).

Κατά το άρθρο 5 του LGUM, το οποίο επιγράφεται «Αρχή της αναγκαιότητας και της αναλογικότητας των πράξεων των αρμόδιων αρχών»:

«1. Οι αρμόδιες αρχές οι οποίες, στο πλαίσιο της άσκησης των αντίστοιχων αρμοδιοτήτων τους, θεσπίζουν περιορισμούς στην πρόσβαση σε οικονομική δραστηριότητα ή στην άσκηση αυτής κατά τα προβλεπόμενα στο άρθρο 17 του παρόντος νόμου ή απαιτούν την πλήρωση απαιτήσεων για την άσκηση δραστηριότητας αιτιολογούν την αναγκαιότητα αυτών για την προστασία επιτακτικού λόγου δημοσίου συμφέροντος εκ των απαριθμούμενων στο άρθρο 3, παράγραφος 11, του νόμου 17/2009, της 23ης Νοεμβρίου 2009, περί ελεύθερης πρόσβασης στις δραστηριότητες παροχής υπηρεσιών και άσκησης των εν λόγω δραστηριοτήτων.

2. Κάθε περιορισμός ή απαίτηση που θεσπίζεται κατά την προηγούμενη παράγραφο τελεί σε σχέση αναλογικότητας προς τον προβαλλόμενο επιτακτικό λόγο δημοσίου συμφέροντος, ο δε σκοπός τους πρέπει να μην μπορεί να επιτευχθεί με άλλο τρόπο ο οποίος περιορίζει ή στρεβλώνει λιγότερο την οικονομική δραστηριότητα.»

Ley 17/2009, de 23 de noviembre, sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio (νόμος 17/2009, της 23ης Νοεμβρίου 2009, περί ελεύθερης πρόσβασης στις δραστηριότητες παροχής υπηρεσιών και άσκησης των εν λόγω δραστηριοτήτων) (BOE 283, της 24ης Νοεμβρίου 2009) (στο εξής: νόμος 17/2009).

Κατά το άρθρο 3, παράγραφος 11, του νόμου 17/2009 νοείται ως:

«“επιτακτικός λόγος δημοσίου συμφέροντος”: όπως η έννοια έχει οριστεί και ερμηνευθεί με τη νομολογία του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης, περιοριζόμενη στα εξής: δημόσια τάξη, δημόσια ασφάλεια, δημόσια υγεία, προστασία της χρηματοοικονομικής ισορροπίας του συστήματος κοινωνικών ασφαλίσεων, προστασία των δικαιωμάτων, της ασφάλειας και της υγείας των καταναλωτών, των αποδεκτών υπηρεσιών και των εργαζομένων, δικαιοσύνη των εμπορικών συναλλαγών, καταπολέμηση της απάτης, προστασία του

περιβάλλοντος, περιλαμβανομένου του αστικού περιβάλλοντος, υγεία των ζώων, διανοητική ιδιοκτησία, διατήρηση της εθνικής ιστορικής και καλλιτεχνικής κληρονομιάς και στόχοι κοινωνικής και πολιτιστικής πολιτικής.»

Απόφαση αριθ. 921/2018, της 4ης Ιουνίου 2018, του Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección Tercera, del Tribunal Supremo (τρίτου τμήματος διοικητικών διαφορών του Ανωτάτου Δικαστηρίου, Ισπανία).

Συνοπτική έκθεση των πραγματικών περιστατικών και της πορείας της διαδικασίας

- 2 Μεταξύ των ταξί και των οχημάτων που χρησιμοποιούνται για την παροχή υπηρεσιών μίσθωσης οχημάτων με οδηγό (στο εξής: VTC) υπάρχει ανταγωνισμός ως προς τις υπηρεσίες αστικών μεταφορών επιβατών.
- 3 Η υπηρεσία ταξί είναι τρόπος αστικών μεταφορών με επιβατικά οχήματα και συνιστά υπηρεσία δημοσίου συμφέροντος, σε σχέση με την οποία οι αρμόδιες αρχές επιδιώκουν να διασφαλίζουν συγκεκριμένα επίπεδα ποιότητας, ασφάλειας και προσβασιμότητας. Ως εκ τούτου, η υπηρεσία υπόκειται σε διεξοδική ρύθμιση με σκοπό τη διασφάλιση των εν λόγω χαρακτηριστικών, περιλαμβανομένων του περιορισμού του αριθμού αδειών και της θέσπισης ρυθμιζόμενων κομίστρων.
- 4 Ο αριθμός των αδειών VTC περιορίζεται επίσης, ειδικότερα, βάσει της αναλογίας 1 άδεια VTC/30 άδειες ταξί. Τα κόμιστρα δεν υπόκεινται σε προηγούμενη άδεια, αλλά βασίζονται σε σύστημα προσυμφωνημένης τιμής το οποίο παρέχει στον χρήστη τη δυνατότητα να γνωρίζει εκ των προτέρων (και ενδεχομένως να καταβάλλει με ηλεκτρονικό τρόπο) το συνολικό κόστος της υπηρεσίας. Εν αντιθέσει προς τα ταξί, τα οχήματα που χρησιμοποιούνται για την παροχή υπηρεσιών VTC δεν διαθέτουν σημεία στάσης στη δημόσια οδό και δεν μπορούν να παραλαμβάνουν επιβάτες στον δρόμο εάν δεν έχει συμφωνηθεί προηγουμένως η παροχή της υπηρεσίας μέσω της αντίστοιχης ηλεκτρονικής εφαρμογής.
- 5 Η αναιρεσείουσα, Maxi Mobility Spain, S. L. U., είναι επιχείρηση η οποία παρέχει υπηρεσίες VTC. Άσκησε ένδικη διοικητική προσφυγή ενώπιον του Sala de lo Contencioso-Administrativo (Sección Octava) del Tribunal Superior de Justicia de Madrid (όγδοου τμήματος διοικητικών διαφορών του Ανώτερου Δικαστηρίου Μαδρίτης, Ισπανία) κατά της απόφασης της 14ης Νοεμβρίου 2018 του Viceconsejería de Transportes, Vivienda e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid (υφυπουργείου Μεταφορών, Στέγης και Υποδομών της Αυτόνομης Κοινότητας της Μαδρίτης, Ισπανία), με την οποία απορρίφθηκε η ιεραρχική προσφυγή που η αναιρεσείουσα είχε ασκήσει κατά της απόφασης του Director General de Transportes (Γενικού Διευθυντή Μεταφορών) της 25ης Απριλίου 2018. Με την τελευταία από τις προμνησθείσες διοικητικές αποφάσεις απορρίφθηκε η αίτηση της αναιρεσείουσας περί χορήγησης 1 000 αδειών μίσθωσης οχημάτων με οδηγό. Η ένδικη διοικητική προσφυγή απορρίφθηκε με απόφαση της 10ης Φεβρουαρίου 2021 κατά της οποίας η αναιρεσείουσα υπέβαλε αίτηση αναιρέσεως ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου [Sala de lo Contencioso-

Administrativo, Sección Tercera, del Tribunal Supremo (τρίτο τμήμα διοικητικών διαφορών του Ανωτάτου Δικαστηρίου)].

- 6 Με διάταξη της 9ης Σεπτεμβρίου 2021 το αιτούν δικαστήριο δέχθηκε να εξετάσει την αίτηση αναιρέσεως αναγνωρίζοντας ότι πληρούται η προϋπόθεση του παραδεκτού της αιτήσεως αναιρέσεως που ανάγεται στη σκοπιμότητα επιβεβαίωσης, αποσαφήνισης ή διόρθωσης της νομολογίας σχετικά με την αναλογία 1/30 οχημάτων παροχής υπηρεσίας μίσθωσης οχημάτων με οδηγό (VTC) και ταξί, υπό το πρίσμα των άρθρων 49 (ελευθερία εγκατάστασης), 102 (κατάχρηση δεσπόζουσας θέσης) και 107 (κρατικές ενισχύσεις) ΣΛΕΕ, καθώς και στην εξέταση της σκοπιμότητας υποβολής στο Δικαστήριο αιτήσεως προδικαστικής αποφάσεως, κατά το αίτημα της αναιρεσείουσας.

Κυριότερα επιχειρήματα των διαδίκων της κύριας δίκης

- 7 Η αναιρεσείουσα υποστηρίζει ότι η αναιρεσιβαλλόμενη απόφαση αντιβαίνει στην ελευθερία εγκατάστασης και στην απαγόρευση των κρατικών ενισχύσεων και συνιστά παράβαση των άρθρων 49, 102 και 107 ΣΛΕΕ, καθότι έκρινε σύνομη την άρνηση χορήγησης των αδειών VTC που ζήτησε η αναιρεσείουσα βάσει του άρθρου 48 του LOTT, ως ίσχυε κατά τον χρόνο υποβολής της αίτησης, λόγω υπέρβασης της αναλογίας 1/30 μεταξύ ταξί και οχημάτων που χρησιμοποιούνται για την παροχή υπηρεσιών VTC. Η αναιρεσείουσα θεωρεί επίσης ότι το Tribunal Superior de Justicia de Madrid (Ανώτερο Δικαστήριο Μαδρίτης) προσέβαλε το δικαίωμά της σε αποτελεσματική δικαστική προστασία αρνούμενο να υποβάλει αίτηση προδικαστικής αποφάσεως. Η αναιρεσείουσα ζήτησε από το αιτούν δικαστήριο να υποβάλει αίτηση προδικαστικής αποφάσεως στο Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Περαιτέρω, η αναιρεσείουσα ζήτησε επίσης την αναστολή της αναιρετικής διαδικασίας και άλλων παρεμφερών διαδικασιών έως ότου το Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης αποφανθεί επί των προδικαστικών ερωτημάτων που αφορούν, μεταξύ άλλων, την αναλογία 1/30 μεταξύ ταξί και οχημάτων που χρησιμοποιούνται για την παροχή υπηρεσιών VTC, τα οποία υπέβαλε το Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Cataluña (τμήμα διοικητικών διαφορών του Ανώτερου Δικαστηρίου Καταλονίας, Ισπανία) με την προδικαστική παραπομπή στην υπόθεση C-50/21. Αφού άκουσε τους λοιπούς διαδίκους, το αιτούν δικαστήριο απέρριψε το συγκεκριμένο αίτημα.
- 8 Οι αναιρεσίβλητες [η Comunidad de Madrid (Αυτόνομη Κοινότητα της Μαδρίτης), η Asociación Nacional del Taxi (εθνική ένωση ταξί) και η ένωση Taxi Project 2.0] αντικρούουν τις προβαλλόμενες παραβιάσεις του δικαίου της Ένωσης, επικαλούνται την απόφαση αριθ. 921/2018, της 4ης Ιουνίου 2018, του Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección Tercera, del Tribunal Supremo (τρίτου τμήματος διοικητικών διαφορών του Ανωτάτου Δικαστηρίου) και αντικρούουν τον ισχυρισμό ότι το Tribunal Superior de Justicia de Madrid (Ανώτερο Δικαστήριο Μαδρίτης) όφειλε να υποβάλει προδικαστικό ερώτημα, με αποτέλεσμα να μην υφίσταται προσβολή του δικαιώματος σε αποτελεσματική

δικαστική προστασία. Η Comunidad de Madrid (Αυτόνομη Κοινότητα της Μαδρίτης) ζητεί να απορριφθεί η αίτηση αναιρέσεως και θεωρεί μη αναγκαία την υποβολή αίτησης προδικαστικής αποφάσεως. Η Asociación Nacional del Taxi (εθνική ένωση ταξί) και η οντότητα Taxi Project 2.0 επισημαίνουν, εντούτοις, ότι τα προδικαστικά ερωτήματα που υπέβαλε το Tribunal Superior de Justicia de Cataluña (Ανώτερο Δικαστήριο Καταλονίας) με την προδικαστική παραπομπή στην υπόθεση C-50/21 δεν ερμηνεύουν ορθώς τη νομολογία του αιτούντος δικαστηρίου και δεν αντικατοπτρίζουν με αντικειμενικό τρόπο το νομοθετικό και πραγματικό πλαίσιο στον τομέα. Ως εκ τούτου, θεωρούν ότι, στην υπό κρίση υπόθεση, πρέπει να υποβληθούν διαφορετικά προδικαστικά ερωτήματα, όπως αυτά εκτίθενται με τα υπομνήματα αντικρούσεως. Εν πάση περιπτώσει, αμφότερες οι οντότητες θεωρούν ότι η αίτηση αναιρέσεως πρέπει να απορριφθεί.

Συνοπτική έκθεση του σκεπτικού της αποφάσεως περί παραπομπής

- 9 Για την καλύτερη κατανόηση του ανακύψαντος νομικού ζητήματος, το αιτούν δικαστήριο υπενθυμίζει, βασιζόμενο στην απόφασή του αριθ. 921/2018, της 4ης Ιουνίου 2018, την εξέλιξη της νομοθεσίας σχετικά με τους περιορισμούς στις υπηρεσίες VTC και της σχετικής νομολογίας. Ειδικότερα, το αιτούν δικαστήριο επικεντρώνεται στο άρθρο 48 του LOTI, με το οποίο θεσπίζεται η αναλογία 1 άδεια VTC/30 άδειες ταξί, και στο άρθρο 5 του LGUM και το άρθρο 3, παράγραφος 11, του νόμου 17/2009, σχετικά με την έννοια του επιτακτικού λόγου δημοσίου συμφέροντος που καθιστά δυνατή την επιβολή περιορισμών σε οικονομική δραστηριότητα.
- 10 Το αιτούν δικαστήριο εκθέτει ότι οι προμνησθέντες περιορισμοί τους οποίους επιβάλλει η εθνική νομοθεσία στις υπηρεσίες VTC και, ειδικότερα, η αναλογία 1 άδεια VTC/30 άδειες ταξί, δημιουργούν αμφιβολίες όσον αφορά τη συμβατότητα της εν λόγω νομοθεσίας με την ελευθερία εγκατάστασης (άρθρο 49 ΣΛΕΕ) και με την απαγόρευση των κρατικών ενισχύσεων (άρθρο 107 ΣΛΕΕ).
- 11 Όσον αφορά τις αμφιβολίες που σχετίζονται με την ελευθερία εγκατάστασης, το αιτούν δικαστήριο εκτιμά ότι ο στόχος της δημόσιας πολιτικής περί διατήρησης υπηρεσίας αστικών μεταφορών με ταξί υποκείμενης σε διεξοδική ρύθμιση που περιλαμβάνει τον έλεγχο των κομίστρων, με σκοπό τη διασφάλιση της εκπλήρωσης συγκεκριμένων απαιτήσεων προς όφελος του δημοσίου συμφέροντος και των χρηστών, συνιστά επιτακτικό λόγο δημοσίου συμφέροντος κατά την έννοια του άρθρου 5 του LGUM και του άρθρου 3, παράγραφος 11, του νόμου 17/2009, βάσει των οποίων επιτρέπεται η επιβολή περιορισμών σε οικονομική δραστηριότητα.
- 12 Επιπλέον, το αιτούν δικαστήριο επισημαίνει ότι, καίτοι είναι αληθές ότι τόσο τα ταξί όσο και οι υπηρεσίες VTC υπόκεινται σε διοικητική ρύθμιση, ο βαθμός και η ένταση της ρύθμισης διαφέρουν, η δε ρύθμιση είναι πιο απαιτητική για τα ταξί, καθόσον περιλαμβάνει τον έλεγχο των κομίστρων, προκειμένου να διασφαλίζεται συγκεκριμένο επίπεδο ποιότητας και ανταπόκρισης στις ανάγκες των αστικών

μεταφορών που καθορίζουν οι δημόσιες αρχές, περιορίζοντας τη ρύθμιση των υπηρεσιών VTC σε ελάχιστα επίπεδα ποιότητας, ασφάλειας και εξυπηρέτησης των χρηστών. Συναφώς, το αιτούν δικαστήριο υπογραμμίζει, παραπέμποντας στις παρατηρήσεις της Επιτροπής επί των προδικαστικών ερωτημάτων που υπέβαλε το Tribunal Superior de Justicia de Cataluña (Ανώτερο Δικαστήριο Καταλονίας) με την προδικαστική παραπομπή στην υπόθεση C-50/21, ότι πρόκειται περί ανταγωνισμού στην ίδια δραστηριότητα όχι μεταξύ διαφορετικών επιχειρήσεων αλλά μάλλον μεταξύ δύο συστημάτων αστικών μεταφορών με οδηγό. Σε σχέση με τη ρύθμιση των υπηρεσιών VTC, η οποία περιορίζεται στη διασφάλιση ελάχιστων επιπέδων ποιότητας και δικαιωμάτων των χρηστών, η διεξοδικότερη ρύθμιση των ταξί καθιστά δυνατή την επίτευξη στόχων όπως η δυνατότητα χρήσης της υπηρεσίας από άτομα που δεν διαθέτουν έξυπνα τηλέφωνα, όπως ηλικιωμένοι ή άτομα με μειωμένες οικονομικές δυνατότητες ή άτομα με αναπηρία, απαιτήσεις των οποίων η επιβολή είναι δυσχερέστερη στην περίπτωση των υπηρεσιών VTC. Εν κατακλείδι, κατά το αιτούν δικαστήριο, ο εθνικός νομοθέτης θεωρεί τη διασφάλιση του συστήματος αστικών μεταφορών με ταξί επιτακτικό λόγο δημοσίου συμφέροντος ο οποίος του επιτρέπει να επιβάλει συγκεκριμένους περιορισμούς σε άλλα συστήματα αστικών μεταφορών με οδηγό, στοιχείο το οποίο, κατά την αναιρεσείουσα, θίγει την ελευθερία εγκατάστασης.

- 13 Όσον αφορά τις αμφιβολίες που σχετίζονται με την απαγόρευση των κρατικών ενισχύσεων, το αιτούν δικαστήριο παραπέμπει στην απόφαση του Δικαστηρίου της 14ης Ιανουαρίου 2015, Eventech (C-518/13, EU:C:2015:9), σχετικά με την κυκλοφορία των ταξί του Λονδίνου στους λεωφορειοδρόμους, καθώς και στις παρατηρήσεις της Επιτροπής επί των προδικαστικών ερωτημάτων που υπέβαλε το Tribunal Superior de Justicia de Cataluña (Ανώτερο Δικαστήριο Καταλονίας) στην προδικαστική παραπομπή στην υπόθεση C-50/21. Το αιτούν δικαστήριο εκθέτει ότι, λαμβανομένων υπόψη, αφενός, της ανομοιότητας μεταξύ του περιορισμού των αδειών και του μέτρου κυκλοφορίας στους λεωφορειοδρόμους που εξετάστηκε στην υπόθεση Eventech και, αφετέρου, της ευρωπαϊκής διάστασης της διαφοράς μεταξύ υπηρεσιών ταξί και άλλων υπηρεσιών μισθωμένων οχημάτων με οδηγό, κατόπιν του αιτήματος της αναιρεσείουσας, εκτιμά ότι είναι σκόπιμο να εξαλειφθεί κάθε αμφιβολία σχετική με τις κρατικές ενισχύσεις. Ως εκ τούτου, θεωρεί σκόπιμη την υποβολή αιτήσεως προδικαστικής αποφάσεως προκειμένου να διευκρινιστεί αν συνάδει με την απαγόρευση κρατικών ενισχύσεων που προβλέπεται στο άρθρο 107 ΣΛΕΕ περιορισμός του αριθμού αδειών VTC που μπορούν να χορηγηθούν αναλόγως του αριθμού των χορηγηθεισών αδειών ταξί, δεδομένου ότι οι υπηρεσίες ταξί συνιστούν σύστημα αστικών μεταφορών που θεωρείται από τον εθνικό νομοθέτη υπηρεσία δημοσίου συμφέροντος υποκειμένη σε διεξοδική ρύθμιση, η οποία περιλαμβάνει την έγκριση των κομίστρων από την αρμόδια τοπική αρχή.
- 14 Το αιτούν δικαστήριο διατυπώνει ορισμένες παρατηρήσεις επί της αιτήσεως προδικαστικής αποφάσεως που υπέβαλε το Tribunal Superior de Justicia de Cataluña (Ανώτερο Δικαστήριο Καταλονίας) (υπόθεση C-50/21). Το αιτούν δικαστήριο παρατηρεί ότι, στη σχετική διάταξη περί παραπομπής, το Tribunal Superior de Justicia de Cataluña (Ανώτερο Δικαστήριο Καταλονίας) εκκινεί από

την παραδοχή ότι η αναλογία 1 άδεια VTC/30 άδειες ταξί στερείται κάθε δικαιολογητικού λόγου και παραπέμπει συναφώς στην απόφαση αριθ. 921/2018, της 4ης Ιουνίου 2018, του αιτούντος δικαστηρίου. Κατά το αιτούν δικαστήριο, το συμπέρασμα στο οποίο καταλήγει το Tribunal Superior de Justicia de Cataluña (Ανώτερο Δικαστήριο Καταλονίας), βασιζόμενο στην απόφαση αριθ. 921/2018, δεν ανταποκρίνεται στην πραγματικότητα. Κατά πρώτον, το αιτούν δικαστήριο εκθέτει ότι με την απόφασή του εξετάζεται ο δικαιολογητικός λόγος που προβλέπεται στην ισπανική έννομη τάξη για την επιβολή περιορισμών στην άσκηση της δραστηριότητας παροχής υπηρεσιών VTC, ήτοι η σύννομη δυνατότητα των δημόσιων αρχών για τη διατήρηση υπηρεσίας αστικών μεταφορών με ταξί, με έντονη διοικητική παρέμβαση, χάριν του δημοσίου συμφέροντος. Κατά δεύτερον, και σε σχέση με τον ποσοτικό περιορισμό 1 άδεια VTC/30 άδειες ταξί, το αιτούν δικαστήριο επισημαίνει ότι, με την ως άνω απόφασή του, υπογράμμισε μεν ότι, καίτοι δεν αιτιολογήθηκε από τη Διοίκηση, η συγκεκριμένη αναλογία 1/30 δεν αντικρούστηκε επίσης από τους διαδίκους που αντιτίθενται σε αυτήν, πλην όμως τόνισε κυρίως ότι πρόκειται για ανώτατο περιορισμό τον οποίο οι αρχές των Αυτόνομων Κοινοτήτων και οι τοπικές αρχές μπορούν να μειώσουν, εάν τούτο επιβάλλεται από την αρχή της αναλογικότητας. Τούτο σημαίνει ότι ο αριθμητικός περιορισμός των αδειών VTC σε σχέση με τις άδειες ταξί θα δικαιολογείται μόνο στο μέτρο που είναι αναγκαίος για τη διασφάλιση της καλής λειτουργίας της υπηρεσίας ταξί, με ανώτατο όριο πάντοτε την αναλογία 1/30. Επιπλέον, το αιτούν δικαστήριο εκτιμά ότι τα προδικαστικά ερωτήματα που υπέβαλε το Tribunal Superior de Justicia de Cataluña (Ανώτερο Δικαστήριο Καταλονίας) με την προδικαστική παραπομπή στην υπόθεση C-50/21, όπως έχουν διατυπωθεί, προδικάζουν την απάντηση. Περαιτέρω, το αιτούν δικαστήριο ζητεί από το Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης να εξετάσει από κοινού τα προδικαστικά ερωτήματα που υποβάλλει και εκείνα που υπέβαλε το Tribunal Superior de Justicia de Cataluña (Ανώτερο Δικαστήριο Καταλονίας) στην υπόθεση C-50/21.