



ADMINISTRACION  
DE JUSTICIA

C-475/22-1

R. CASACION/3380/2021

R. CASACION núm.: 3380/2021

Ponente: Excmo. Sr. D. Eduardo Espín Templado

Letrado de la Administración de Justicia: Ilmo. Sr. D. Luis Martín Contreras

CURIA GREFFE  
Luxembourg

En date 15. 07. 2022

TRIBUNAL SUPREMO  
Sala de lo Contencioso-Administrativo  
Sección: TERCERA

AUTO

Inscrito en el registro del Tribunal de  
Justicia con el número 1229597  
Luxemburgo, el 15. 07. 2022 El Secretario,  
por orden  
Fax/E-mail: \_\_\_\_\_ *Maria Manuela Perreira*  
Presentado el: 15. 07. 22 Administradora principal

Excmos. Sres.

D. César Tolosa Tribiño, presidente

D. Eduardo Espín Templado

D. José Manuel Bandrés Sánchez-Cruzat

D. Eduardo Calvo Rojas

D.<sup>a</sup> María Isabel Perelló Doménech

En Madrid, a 20 de mayo de 2022.

Ha sido ponente el Excmo. Sr. D. Eduardo Espín Templado.

HECHOS

**PRIMERO.-** Maxi Mobility Spain, S.L.U. interpuso recurso contencioso-administrativo ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo (Sección Octava)

Firmado por: EDUARDO ESPIN  
TEMPLADO  
24/05/2022 13:43  
Minerva

Firmado por: JOSE BANDRES  
SANCHEZ-CRUZAT  
24/05/2022 20:00  
Minerva

Firmado por: CESAR TOLOSA TRIBINO  
25/05/2022 08:58  
Minerva

Firmado por: EDUARDO CALVO ROJAS  
25/05/2022 09:14  
Minerva

Firmado por: M. ISABEL PERELLO  
DOMENECH  
26/05/2022 09:57  
Minerva

del Tribunal Superior de Justicia de Madrid contra la resolución de 14 de noviembre de 2018 de la Viceconsejería de Transportes, Vivienda e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid, que desestimaba el recurso de alzada que había interpuesto la demandante contra la resolución del Director General de Transportes de 25 de abril de 2018. La última de las resoluciones administrativas mencionadas denegaba la solicitud formulada por Maxi Mobility Spain, S.L.U. de 1.000 autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor.

El recurso fue desestimado por sentencia de fecha 10 de febrero de 2021, que fue recurrida en casación por la parte demandante.

**SEGUNDO.-** Tras recibirse las actuaciones esta Sala admitió el recurso de casación mediante auto de 9 de septiembre de 2021, que declaraba que la cuestión planteada en el mismo que presenta interés casacional objetivo para la formación de la jurisprudencia consiste en reforzar, completar, matizar o, en su caso, corregir la jurisprudencia de esta Sala a efectos de analizar la regla de proporcionalidad 1 VTC/30 taxis a la luz de los artículos 49 (libertad de establecimiento) y de los artículos 102 y 107 (ayudas de Estado) del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y aclarar si resulta pertinente el planteamiento de la cuestión prejudicial que solicita la actora, e identificando como normas que, en principio, serán objeto de interpretación los artículo 48 de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres y los artículos 49, 102 y 107 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.

**TERCERO.-** Ha continuado la tramitación del recurso de casación, presentando la representación procesal de Maxi Mobility Spain, S.L.U. el correspondiente escrito de interposición del mismo.

A continuación se ha concedido plazo a las partes recurridas -la Comunidad de Madrid, la Asociación Nacional del Taxi y la asociación Taxi Project 2.0- para formular oposición al recurso, habiendo presentado las mismas sus respectivos escritos.

**CUARTO.-** Finalizada la tramitación del recurso de casación, se ha señalado por providencia de 3 de marzo de 2022 para la votación y fallo del mismo el día 19 de abril del mismo año.

**QUINTO.-** Tras haberse realizado el señalamiento, la representación procesal de la recurrente ha presentado escrito por el que solicita que se suspenda la tramitación del procedimiento hasta que quede resuelta la cuestión prejudicial C-50/21 planteada por el Tribunal Superior de Justicia de Cataluña, al existir identidad de objeto, causa y fundamento, solicitud que fue desestimada tras oír al resto de las partes personadas.

Posteriormente, Maxi Mobility Spain, S.L.U. ha presentado un nuevo escrito al que adjunta, al amparo del artículo 271 de la Ley de Enjuiciamiento Civil, documentación consistente en: Comunicación de la Comisión sobre un transporte local de pasajeros bajo demanda que funcione correctamente y sea sostenible (taxis y VTC) publicada en el Diario Oficial de la Unión Europea de 4 de febrero de 2022, alegaciones de la Comisión Europea formuladas en el asunto prejudicial C-50/21 y observaciones de la República Checa en este mismo asunto. Se ha dado trámite de audiencia a las partes recurridas, que han manifestado su oposición a la admisión de los citados documentos.

**SEXTO.-** Comenzó la deliberación del presente asunto el día 19 de abril de 2022, habiendo continuado la misma hasta el 18 de mayo.

## RAZONAMIENTOS JURÍDICOS

**PRIMERO.-** Sobre el objeto y planteamiento del recurso.

La empresa mercantil Maxi Mobility Spain, S.L.U. impugna en el presente recurso de casación la sentencia dictada por la Sala de lo Contencioso-Administrativo (Sección Octava) del Tribunal Superior de Justicia

de Madrid el 10 de febrero de 2021. La sentencia recurrida desestimó el recurso contencioso administrativo que la citada sociedad había interpuesto contra la denegación por la Comunidad de Madrid de una solicitud de 1000 autorizaciones de arrendamientos de vehículos con conductor.

El recurso fue admitido por esta Sala por auto de 9 de septiembre de 2021, en el que se declaró de interés casacional reforzar, matizar o corregir la jurisprudencia sobre la proporcionalidad 1/30 entre vehículos con conductor (VTC) y taxis a la luz de los artículos 49 (libertad de establecimiento), 102 y 107 (ayudas de Estado) del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE) y resolver si resultaba pertinente el planteamiento de la cuestión prejudicial que solicita la actora.

La mercantil recurrente funda su impugnación en las siguientes alegaciones:

- A) La sentencia recurrida ha vulnerado la libertad de establecimiento y la prohibición de ayudas de Estado, infringiendo los artículos 49, 102 y 107 del TFUE al considerar conforme a derecho la denegación de las autorizaciones VTC solicitadas con apoyo en el artículo 48 de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT), en su redacción vigente en el momento de la solicitud, por superarse la proporción 1/30 entre taxis y VTC. Asimismo, entiende que la Sala de instancia ha vulnerado su derecho a la tutela judicial efectiva al no plantear cuestión prejudicial.
- B) Incorrecta regulación del arrendamiento de vehículos con conductor, que es un transporte discrecional, al encuadrarlo con el arrendamiento de vehículos sin conductor, que es una actividad auxiliar al transporte.
- C) Infracción del artículo 42 de la LOTT y de la jurisprudencia aplicativa en cuanto a la existencia de autorización por empresa y no por vehículo. La actora no justifica en casación esta alegación, remitiéndose a la demanda de instancia.

Las partes recurridas, la Comunidad de Madrid, la Asociación Nacional del Taxi y la asociación Taxi Project 2.0 niegan las referidas vulneraciones del derecho comunitario, invocan la sentencia de esta Sala de 4 de junio de 2018 (asunto 1/438/2017) y rechazan que se hubiera debido plantear una cuestión prejudicial en la instancia, por lo que no se habría vulnerado el derecho a la tutela judicial efectiva. La Comunidad de Madrid insta la desestimación del recurso y no considera necesario plantear cuestión prejudicial. La Asociación Nacional del Taxi y la entidad Taxi Project 2.0 señalan, sin embargo, que el Tribunal Superior de Justicia de Cataluña ha planteado ya una cuestión prejudicial en la que se interpreta incorrectamente la jurisprudencia de este Tribunal Supremo y no se refleja de manera objetiva el marco normativo y fáctico del sector. Entienden por ello que se debe plantear una cuestión prejudicial diferente en el presente recurso de casación en los términos en que indican en sus escritos de oposición. En todo caso, ambas entidades consideran que el recurso de casación ha de ser desestimado.

**SEGUNDO.**- Sobre las circunstancias que llevan a esta Sala a plantear una cuestión prejudicial ante el Tribunal de Justicia de la Unión Europea.

Aunque la parte actora funda su recurso en las alegaciones que se han referido en el anterior fundamento de derecho, el litigio se centra de manera esencial en la primera de ellas, que plantea de manera directa la compatibilidad de la limitación numérica de autorizaciones VTC/taxis en proporción 1/30 con la libertad de establecimiento y con la prohibición de ayudas de Estado en el ordenamiento comunitario.

Tales cuestiones no se plantearon en nuestra sentencia de 2018, en la que el debate se centró fundamentalmente en el derecho nacional, en concreto en la compatibilidad de las limitaciones a las autorizaciones VTC con las previsiones de la Ley de Garantía de la Unidad de Mercado (Ley 20/2013, de 9 de diciembre), mientras que las referencias a cuestiones de derecho comunitario no requirieron un pronunciamiento de esta Sala. Ello no obstante, en dicha sentencia afirmamos la aplicabilidad del derecho comunitario a la materia, pese al no sometimiento del sector del transporte a la Directiva de

Servicios y al artículo 56 del TFUE. A este respecto en aquella ocasión dijimos lo siguiente:

«[...] Es preciso, por último, examinar la posible aplicación al caso de la normativa comunitaria. La Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 20 de diciembre de 2017 (asunto C-434/15) dejó establecido que los servicios de intermediación análogos a los prestados por las empresas recurrentes mediante vehículos con conductor han de calificarse como servicios en el ámbito de los transportes a los efectos del artículo 58.1 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y que, en consecuencia, están excluidos del ámbito de aplicación del artículo 56 de dicho Tratado y de las Directivas 2006/123/CE (Directiva de Servicios) y 2000/31/CE (Directiva sobre el comercio electrónico).

La Directiva de Servicios, cuyo artículo 2.2.d) excluía expresamente su aplicación a los servicios en el ámbito del transporte, fue traspuesta al derecho nacional por la Ley 17/2009, de 23 de noviembre, sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio. La citada Ley (frecuentemente denominada "Ley paraguas") excluía asimismo, en congruencia con lo dispuesto en la Directiva, su aplicación a los servicios en el ámbito del transporte, mencionando en la exclusión de manera específica a «los transportes urbanos» (art. 2.2.d).

A pesar de tal excepción, la Ley dictada para acomodar las leyes sectoriales a la Directiva de Servicios y a su trasposición interna (la Ley 25/2009, de 22 de diciembre, de modificación de diversas leyes para su adaptación a la Ley sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio, habitualmente calificada como "Ley ómnibus",) modificó en su artículo 21 diversos preceptos de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres y suprimió otros en un sentido liberalizador. Es decir, el legislador español y en materia de transportes, fue más allá de lo que le requería la Directiva de Servicios.

En concreto y en lo relevante para el presente litigio, suprimió los artículos 49, 50, 135 y 136. Al suprimir los artículos 49 y 50 prescindió de la cobertura legal a las limitaciones cuantitativas para el acceso a la actividad de transporte; y al suprimir los artículos 135 y 136 eliminó la cobertura legal para imponer determinadas exigencias entre las que se incluían las de un número mínimo de vehículos para dedicarse a la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor y la relativas a las características de los vehículos.

Así pues, pese a la no aplicabilidad al sector de los transportes de la Directiva de servicios y de la Ley 17/2009 de libre acceso a las actividades de servicios, con la Ley 25/2009 y por la libre opción del legislador español se produjo una amplia liberalización de estos servicios y, con ello, del transporte urbano mediante el arrendamiento de vehículos con conductor. Y si bien la posterior reforma operada en la LOTT por la Ley 9/2013 tiene un carácter restrictivo respecto a la Ley 25/2009, no por ello deja de confirmar de forma taxativa la plena vigencia de los principios de derecho comunitario en el ámbito de los servicios de transporte. En efecto, pese a ser, como hemos reiterado ya, la que introduce las modificaciones en la LOTT que determinan a su vez la necesidad de reformar el ROTT, la disposición final primera dice así:

«**Disposición final primera.** *El Reglamento de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.*

1. Se declara vigente el Reglamento de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, y las disposiciones dictadas para su ejecución, en lo que no se opongan a lo dispuesto en esta ley ni en las disposiciones aprobadas por la Unión Europea que resulten de aplicación en la materia.

2. En el plazo de dos años, contados desde la entrada en vigor de esta ley, el Gobierno adaptará el referido Reglamento a las modificaciones introducidas en el contenido de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.»

Además, el artículo 43.1 reitera en las letras d) y g) la sujeción de las limitaciones previstas en ellos a los principios de proporcionalidad y no discriminación; y, con expresa remisión al derecho comunitario, el artículo 48.2, tras establecer el carácter reglado de la concesión de las autorizaciones de transporte y antes de prever las limitaciones cuantitativas cuya impugnación examinaremos más adelante, se cuida de afirmar que «no obstante, y de conformidad con las normas comunitarias y demás disposiciones que, en su caso, resulten de aplicación, [...]».

Así pues, el legislador, no ya solo en la LGUM, sino en la propia modificación de la LOTT operada en 2013 expresa la genérica vigencia en la materia de la normativa comunitaria, pese a no ser aplicable a la misma la Directiva de Servicios.» (fundamento de derecho cuarto c)

Sin embargo, y tal como hemos dicho, dado el planteamiento de los recursos, el examen versó sobre la compatibilidad de las restricciones impugnadas con la normativa nacional, en concreto con la citada Ley de Garantía de la Unidad de Mercado (LGUM), lo cual llevó a esta Sala a considerar innecesario plantear una cuestión prejudicial ante el Tribunal de Justicia. Por lo demás, tanto la citada Ley como la denominada Ley Omnibus (Ley 25/2009, de 22 de diciembre, de modificación de diversas leyes para su adaptación a la LGUM sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio) aplicaban en España al sector del transporte en gran medida las previsiones de la Directiva de Servicios.

En el presente asunto, por el contrario, el debate suscitado por la mercantil Maxi Mobility versa en esencia como hemos indicado sobre la compatibilidad de la concreta limitación numérica 1/30 con la libertad de establecimiento y con la prohibición de ayudas de Estado. Por otra parte, tanto la citada mercantil como las partes correcurridas Asociación Nacional del Taxi y Taxi Project 2.0 instan el planteamiento de una cuestión prejudicial, si bien con distintas formulaciones. Por otra parte, consta en autos el planteamiento de una cuestión prejudicial por parte de la Sala de lo Contencioso-Administrativo (Sección Tercera) del Tribunal Superior de Justicia de Cataluña precisamente sobre la referida limitación numérica, sobre cuya formulación las citadas correcurridas afirman que dicho Tribunal nacional no ha ofrecido al Tribunal de Justicia una correcta presentación de la situación fáctica y jurídica de la cuestión debatida. Finalmente, la recurrente Maxi Mobility ha solicitado la suspensión de éste y otros procedimientos semejantes hasta tanto el Tribunal

de Justicia no resuelva la cuestión ya planteada por el Tribunal Superior de Justicia de Cataluña.

Todo ello ha llevado a esta Sala a la decisión de plantear una cuestión prejudicial en este procedimiento para dilucidar la compatibilidad con el ordenamiento comunitario de la normativa nacional aplicable al supuesto presente, tal como solicitan las partes en litigio, de forma que esta Sala pueda poner de manifiesto ante el Tribunal de Justicia la interpretación del derecho nacional aplicable al caso, como máximo y último Tribunal nacional.

**TERCERO.-** Sobre la normativa nacional respecto a la que se plantea la cuestión prejudicial.

Para una mejor comprensión de la controversia jurídica planteada conviene hacer un breve recordatorio de la evolución de la normativa sobre transportes con especial atención al punto que es objeto de debate en el presente procedimiento.

La ya citada Ley Omnibus (Ley 25/2009, de 22 de diciembre) modificó diversas leyes para acomodarlas a la Directiva de Servicios, entre ellas la LOTT, suprimiendo la posibilidad de condicionar o limitar la concesión de títulos de transporte y eliminando la limitación en vigor hasta entonces de que sólo pudiera otorgarse una autorización VTC por cada 30 licencias de taxi. A continuación se reformó a su vez el Reglamento de Transportes (ROTT) para adaptarlo a las modificaciones introducidas en la Ley. Sin embargo, se previeron en el Reglamento algunas exigencias para la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor que habían quedado sin apoyatura legal. Esta Sala, en la sentencia de 14 de febrero de 2012 (RCA 1/427/2010), luego reiterada en otras varias, anuló algunos de los requisitos reintroducidos en el ROTT y declaró la imposibilidad de denegar autorizaciones de VTC invocando requisitos o restricciones reglamentarias que habían quedado sin cobertura legal tras la modificación de la LOTT por la Ley 25/2009 (STS de 27 de enero de 2014, RC 5892/2011).

Tras la doctrina sentada en nuestra sentencia de 2012, el legislador volvió a modificar la LOTT mediante la Ley 9/2013, de 4 de julio, estableciendo la necesidad de autorización para el arrendamiento de vehículos con conductor y reintroduciendo la cobertura legal para imponer de nuevo por vía reglamentaria limitaciones a los VTC, tanto de carácter cuantitativo como respecto a los vehículos.

Esta reforma de la LOTT abrió una etapa de transición hasta el desarrollo reglamentario de las nuevas previsiones, durante la cual las administraciones autonómicas con competencias en la materia entendieron que la nueva habilitación legal para imponer restricciones a las licencias de VTC hacía revivir las limitaciones previstas en el ROTT con anterioridad a la reforma de la Ley 25/2009, entre ellas la relación 1/30 VTC-taxis, las cuales habían sido derogadas o anuladas por esta Sala por falta de cobertura legal. Tal interpretación fue desautorizada por reiterada jurisprudencia de esta Sala a partir de la Sentencia de 13 de noviembre de 2017 (RC 3542/2015), en la que dijimos que la remisión al reglamento por parte de la LOTT a partir de la reforma operada por la Ley 25/2013 sólo podía entenderse referida a desarrollos reglamentarios futuros.

En desarrollo de las referidas habilitaciones incorporadas a la LOTT por la Ley 9/2013, se volvió a modificar el ROTT por Real Decreto 1057/2015, de 20 de noviembre, introduciendo de nuevo en su artículo 181.3 la proporción de un vehículo VTC por 30 taxis, salvo que las Comunidades Autónomas con competencias en la materia, adoptasen una proporción menos restrictiva para los VTC.

Finalmente, el Real Decreto-ley 3/2018, de 20 de abril, ha vuelto a modificar la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres y ha añadido un apartado 3 al artículo 48 incorporando a la propia Ley la limitación 1/30 del artículo 181.3 del ROTT, derogando al tiempo este precepto.

Así pues, en el momento en que se formula la petición de 1000 autorizaciones de la que trae causa el presente litigio, la limitación numérica

1/30 tiene rango legal, estando recogida en el apartado 3 del artículo 48 de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres.

**CUARTO.-** Sobre la jurisprudencia de esta Sala respecto a la limitación 1/30.

*a) Sobre las restricciones a las VTC.*

En la reiteradamente citada sentencia de esta Sala de 4 de junio de 2018 (asunto 2/438/2017), avalábamos la posibilidad de prever restricciones a la actividad de los VTC sostenida por la Administración al entender que el mantenimiento de un servicio público de taxis, sometido a una fuerte regulación, en el marco de una determinada concepción del transporte urbano constituía «un objetivo legítimo de los poderes públicos, cuyo aseguramiento puede considerarse una razón imperiosa de interés general».

Justificábamos esta interpretación en las siguientes premisas:

- «- El servicio de taxis está concebido en la actualidad como una modalidad de transporte urbano mediante vehículos de turismo que constituye un servicio de interés público y respecto al que las administraciones responsables tratan de garantizar unos determinados niveles de calidad, seguridad y accesibilidad. En consecuencia, está sometido a una intensa regulación (que incluye la contingentación de licencias y el establecimiento de tarifas reguladas) destinada a asegurar dichas características.
- El mantenimiento de un servicio de transporte urbano semejante es un objetivo legítimo de los poderes públicos, cuyo aseguramiento puede considerarse una razón imperiosa de interés general que justifica medidas regulatorias respecto a servicios análogos en el mismo segmento del mercado, a pesar de que tales medidas afecten a la competencia y a la libertad de establecimiento, siempre que las concretas medidas adoptadas sean necesarias y proporcionadas.
- Por último, estando concebido y regulado el servicio de taxis de la manera antedicha y siendo así que el servicio de taxis y el de VTC constituyen dos formas de transporte urbano que hoy en día compiten directamente en el mismo mercado y que prestan un servicio semejante, el objetivo de mantener un equilibrio entre las dos modalidades de transporte urbano aparece como una forma de garantizar el mantenimiento del servicio de taxis como un servicio de interés general y, por tanto, amparado en la razón imperiosa de interés general de asegurar el modelo de transporte urbano antes señalado.» (fundamento jurídico sexto.A.c)

*b) Sobre el servicio de taxis como servicio de interés público.*

Seguidamente justificábamos la consideración del objetivo de mantener un servicio de taxis como un servicio de interés público, desde la perspectiva del derecho nacional, en los siguientes términos:

«Tales premisas requieren fundamentar que la calificación de dicho objetivo como razón imperiosa de interés general no resulta contraria, no tanto directamente a la regulación comunitaria sobre transporte, dado que dicha materia de transportes queda fuera de la Directiva de Servicios, cuanto a las premisas de la LGUM, las cuales sí responden a la orientación de dicha Directiva. En efecto, el artículo 5 de esta Ley -cuya aplicabilidad a la materia ya hemos fundamentado- requiere a los poderes públicos que justifiquen los límites al acceso a una actividad económica o a su ejercicio, o la exigencia de requisitos para su desarrollo, en que sean necesarios para la salvaguarda de alguna razón imperiosa de interés general de entre las comprendidas en el artículo 3.11 de la Ley de acceso a las actividades de servicio. Además, las limitaciones y requisitos que pudieran establecerse han de ser proporcionados y los menos restrictivos o distorsionadores para la actividad económica. El tenor de ambos preceptos es el que sigue:

**«Artículo 5. Principio de necesidad y proporcionalidad de las actuaciones de las autoridades competentes.**

1. Las autoridades competentes que en el ejercicio de sus respectivas competencias establezcan límites al acceso a una actividad económica o su ejercicio de conformidad con lo previsto en el artículo 17 de esta Ley o exijan el cumplimiento de requisitos para el desarrollo de una actividad, motivarán su necesidad en la salvaguarda de alguna razón imperiosa de interés general de entre las comprendidas en el artículo 3.11 de la Ley 17/2009, de 23 de noviembre, sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio.

2. Cualquier límite o requisito establecido conforme al apartado anterior, deberá ser proporcionado a la razón imperiosa de interés general invocada, y habrá de ser tal que no exista otro medio menos restrictivo o distorsionador para la actividad económica.»

**«Artículo 3. Definiciones.**

A los efectos de esta Ley se entenderá por:

[...]

11. «Razón imperiosa de interés general»: razón definida e interpretada la jurisprudencia del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas, limitadas las siguientes: el orden público, la seguridad pública, la protección civil, la salud pública, la preservación del equilibrio financiero del régimen de seguridad social, la protección de los derechos, la seguridad y la salud de los consumidores, de los destinatarios de servicios y de los trabajadores, las exigencias de la buena fe en las transacciones comerciales, la lucha contra el fraude, la protección del medio ambiente y del entorno urbano, la sanidad animal, la propiedad intelectual e industrial, la conservación del patrimonio histórico y artístico nacional y los objetivos de la política social y cultural.»

Así pues, conviene precisar que las razones imperiosas de interés general que pueden justificar la imposición de limitaciones a una actividad económica según la LGUM no son exclusivamente las enumeradas en el artículo 17.1.a) LGUM (orden público, seguridad pública, salud pública o protección de medio ambiente), que son las contempladas para la exigencia de la medida más restrictiva, la exigencia de autorización previa -que por lo demás también puede fundarse en las circunstancias enumeradas en la letra 17.1.c), que comprende la utilización del dominio público, la existencia de servicios públicos sometidos a tarifas reguladas y la limitación del número de operadores económicos del mercado-, sino las del más amplio listado del artículo 3.11 de la Ley 17/2009 que se ha reproducido.

Pues bien, el referido objetivo de mantener un servicio de transporte urbano sometido a ciertas exigencias en beneficio del interés general puede sin duda considerarse comprendido de manera más o menos directa o intensa en varias de las razones enumeradas por dicho precepto, como la seguridad pública, la protección de los destinatarios de los servicios, la protección del medio ambiente y el entorno urbano y los objetivos de la política social. Así, consideramos que el mantenimiento de un servicio de transporte urbano regulado con el sentido y finalidad dichos es, desde luego, un objetivo de política de transporte urbano de los poderes públicos con competencias en la materia que trata de garantizar de una manera más eficaz y efectiva la protección de los intereses y la seguridad de los destinatarios de los servicios y la protección del entorno urbano.

Rechazamos por tanto la concepción expresada por la CNMC de que el interés público en la materia está indefectiblemente ligado a la plena desregulación de ambas modalidades del servicio de transporte urbano para que compitan entre sí y que excluye cualquier tipo de control regulatorio destinado a asegurar el equilibrio entre ambos o el mantenimiento de un servicio de transporte urbano con vehículos de turismo sometido a determinadas exigencias de calidad y seguridad, como lo es hoy día la opción de los poderes públicos sobre el servicio de taxis. Creemos, por el contrario, que los poderes públicos pueden optar entre el modelo vigente de asegurar un servicio de taxi con dichas características (en cuyo caso tal opción puede admitirse como una razón imperiosa de interés general) o bien dejar el transporte urbano sometido exclusivamente a la libre competencia: la opción escogida constituye una decisión de política sobre el transporte urbano cuyo límite está configurado por la necesidad, proporcionalidad y carácter no discriminatorio de las medidas regulatorias impuestas.» (fundamento de derecho sexto.A.c)

*c) Sobre la limitación 1/30.*

Y, ya en concreto, respecto a la limitación 1/30 decíamos y con referencia al artículo 181.3 del ROTT, que en ese momento era donde se encontraba la citada limitación, con la habilitación legal del artículo 48.2 de la LOTT, decíamos:

«**SÉPTIMO.**- Sobre las restricciones cuantitativas a las autorizaciones de vehículos con conductor (proporción 1/30 en el número de licencias VTC/ taxis o regla de la proporcionalidad).

El artículo 48 de la LOTT, en su tenor anterior al Real Decreto-ley 3/2018, decía así:

«**Artículo 48.**

1. El otorgamiento de las autorizaciones de transporte público tendrá carácter reglado por lo que sólo podrá denegarse cuando no se cumplan los requisitos exigidos para ello.

2. No obstante, y de conformidad con las normas comunitarias y demás disposiciones que, en su caso, resulten de aplicación, cuando la oferta de transporte público de viajeros en vehículos de turismo se encuentre sujeta a limitaciones cuantitativas en el ámbito autonómico o local, podrán establecerse limitaciones reglamentarias al otorgamiento tanto de nuevas autorizaciones habilitantes para la realización de transporte interurbano en esa clase de vehículos como de las que habilitan para el arrendamiento de vehículos con conductor.»

Este precepto fue desarrollado por el apartado 3 del artículo 181 ROTT, en la redacción que le dio el artículo único, apartado Uno, del Real Decreto 1057/2015 impugnado, con siguiente redacción:

«3. En ejecución de lo que se dispone en el artículo 48.2 de la LOTT, cuando la oferta de transporte público de viajeros en vehículos de turismo se encuentre sujeta a limitaciones cuantitativas en una comunidad autónoma o en alguno de los municipios que la integran, el órgano competente podrá denegar el otorgamiento de nuevas autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor a fin de mantener el adecuado equilibrio entre la oferta de ambas modalidades de transporte en su territorio.

Se entenderá en todo caso que se produce una situación de desequilibrio, y en consecuencia procederá denegar el otorgamiento de nuevas autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor, cuando la relación entre el número de las existentes en el territorio de la comunidad autónoma en que pretendan domiciliarse y el de las de transporte público de viajeros en vehículos de turismo domiciliadas en ese mismo territorio sea superior a una de aquéllas por cada treinta de éstas.

No obstante, aquellas comunidades autónomas que, por delegación del Estado, hubieran asumido competencias en materia de autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor, podrán modificar la regla de proporcionalidad señalada en el párrafo anterior, siempre que la que apliquen sea menos restrictiva que esa.»

Aunque queda fuera ya del ámbito del presente recurso, digamos que el Real Decreto-ley 3/2018 no ha modificado los apartados 1 y 2 del artículo 48 LOTT que se han transcrito, pero ha añadido un tercer apartado que incorpora a la Ley la limitación 1/30 del apartado 181.3 ROTT, a la vez que deroga éste.

Como se observa, el precepto reglamentario impugnado habilitaba al órgano competente de una comunidad autónoma o municipio a denegar autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor cuando en el correspondiente ámbito territorial existiesen limitaciones cuantitativas en la oferta de transporte público de viajeros de turismo, esto es, del servicio de taxis «a fin de mantener el adecuado equilibrio entre la oferta de ambas modalidades de transporte en su territorio».

A lo cual se añadían dos reglas:

- la presunción de que existe desequilibrio (lo que habilita automáticamente a la posibilidad de denegar nuevas autorizaciones) cuando la relación en la Comunidad Autónoma entre autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor y taxis sea superior a 1 de aquéllas por 30 taxis. O, dicho de otra manera, si cada 30 taxis hay más de una autorización de VTC, se presume que existe desequilibrio entre ambas modalidades de transporte;
- la segunda regla es que el órgano competente para otorgar las autorizaciones (autonómico o municipal), puede modificar esa proporción en un sentido menos restrictivo, esto es, admitir más de 1 autorización VTC por cada 30 taxis.

De acuerdo con lo dicho en el anterior fundamento de derecho, debemos examinar si esta limitación cuantitativa responde a los principios de necesidad y proporcionalidad contemplados en el artículo 5 LGUM; si su carácter respeta las prohibiciones estipuladas en el artículo 18.g) LGUM; y, finalmente, si se trata de una limitación discriminatoria.

En cuanto a lo primero, una vez admitida la justificación de preservar un equilibrio entre las dos modalidades de transporte urbano a fin de asegurar una modalidad como la del taxi, la previsión de una proporción entre el número de licencias es sin duda una medida idónea y proporcionada, sin que parezca fácil arbitrar una medida alternativa que pudiera ser menos restrictiva ni corresponda hacerlo a esta Sala.

Otra cosa es la consideración que pudiera recibir la proporción escogida (1/30), toda vez que la justificación que la Administración ha ofrecido ha sido exclusivamente la

histórica, que fue la proporción acordada reglamentariamente en 1998 y también sin que entonces se explicitara ninguna justificación de tal cifra, que ha venido manteniéndose inalterada. Aunque no hay certeza sobre cuál es la relación existente en la actualidad en los distintos municipios, no parece discutible, según las manifestaciones y documentación aportadas por las partes, que tras la concesión de numerosas licencias de VTC en los últimos años aprovechando la supresión primero de las limitaciones y la tardanza en aprobar el reglamento ahora impugnado después, sea posiblemente superior incluso a 1/10 en las principales ciudades. Ello quiere decir, tal como ponen de relieve las partes recurrentes, que la reintroducción de esta limitación cuantitativa suponía en el momento de otorgarse el Real Decreto 1057/2015, una congelación en el número de licencias VTC ya otorgadas. Ahora bien, si la Administración no ha ofrecido justificación razonada de la concreta proporción 1/30, tampoco los recurrentes plantean una posible alternativa a la misma, al margen de su oposición frontal a la contingentación de las licencias VTC. A lo cual hay que añadir una circunstancia de indudable trascendencia, que el límite reglamentario 1/30 es un límite máximo que puede ser rebajado por las administraciones competentes, permitiéndolo que haya más de una licencia VTC por cada 30 taxis.

Pues bien, si tomamos en consideración las circunstancias descritas, esto es, que ninguna de las partes demandadas aporta criterios útiles para poder determinar una proporción ideal entre ambos tipos de transporte urbano, que tampoco los recurrentes desvirtúan que dicha proporción máxima pueda servir para mantener el objetivo de una relación equilibrada entre ambas modalidades de transporte y, finalmente, que se trata de un límite máximo que puede ser adaptado a las concretas circunstancias municipales por las comunidades autónomas o los ayuntamientos competentes, hemos de concluir que no se acredita la disconformidad a derecho de dicha proporción.

Por otra parte y según lo que anticipamos en el fundamento anterior, tampoco es un requisito de naturaleza económica en el sentido de la Ley 17/2009. Sin duda es esta medida la que podría plantear más problemas si se entendiera como una ordenación del sector. Sin embargo, es una limitación *a priori* -aunque pueda ser adaptada por los órganos competentes en un sentido menos restrictivo- que no condiciona la concesión de las autorizaciones a la prueba o acreditación en cada momento de las circunstancias especificadas en el artículo 10.e) de la Ley 17/2009: a «la prueba» de una necesidad económica o de una demanda en el mercado, a que «se evalúen» los efectos económicos o, en fin, a que «se aprecie» si la autorización se ajusta a objetivos de programación. La autorización ha de concederse preceptivamente sin ningún condicionamiento cuando se cumplen las condiciones legales y reglamentarias (art. 48.1 LOTT), condiciones que incluyen que no se supere la relación 1/30, pero no ningún tipo de decisión de política económica que responda a una posible planificación y objetivo económico.

Finalmente, tampoco puede afirmarse que el reparto pueda calificarse de discriminatorio una vez admitida la legitimidad de alcanzar un equilibrio entre las diversas modalidades en la prestación del servicio urbano de vehículos con conductor.

Sobre la prohibición de que los requisitos no deben suponer la intervención de competidores en la concesión de autorizaciones es evidente que nada tiene que ver con la limitación cuantitativa que examinamos.

Hemos de desestimar, por tanto, la impugnación de la regla de la proporcionalidad.» (fundamento de derecho séptimo)

Las anteriores consideraciones, vertidas en relación con el artículo 181.3 del ROTT, pueden predicarse del artículo 48.3 de la LOTT, que incorpora la limitación 1/30 con el siguiente tenor:

«3. Sin perjuicio de lo dispuesto en el punto anterior, a fin de mantener el adecuado equilibrio entre la oferta de ambas modalidades de transporte, procederá denegar el otorgamiento de nuevas autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor cuando la proporción entre el número de las existentes en el territorio de la comunidad autónoma en que pretendan domiciliarse y el de las de transporte de viajeros en vehículos de turismo domiciliadas en ese mismo territorio sea superior a una de aquéllas por cada treinta de éstas.

No obstante, aquellas comunidades autónomas que, por delegación del Estado, hubieran asumido competencias en materia de autorizaciones de arrendamiento de vehículos con conductor, podrán modificar la regla de proporcionalidad señalada en el párrafo anterior, siempre que la que apliquen sea menos restrictiva que esa.»

#### **QUINTO.- Sobre el planteamiento de la cuestión prejudicial.**

Siendo esa pues, la evolución normativa y jurisprudencial en el derecho nacional de la limitación que constituye el objeto del litigio, esta Sala se plantea ahora su compatibilidad con la normativa comunitaria, compatibilidad puesta en duda por la entidad recurrente. Y antes de formular las preguntas al Tribunal de Justicia, es preciso para mayor claridad de la problemática jurídica hacer una referencia a la cuestión planteada por la Sala de lo contencioso administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Cataluña. Como ya hemos indicado más arriba, sobre la que las entidades correcurridas sostienen que no se ofrece una versión fidedigna de la situación fáctica y normativa del problema en el ordenamiento jurídico nacional.

En el auto de planteamiento de dicha cuestión se parte de la premisa de que la medida carece de toda justificación y se cita en apoyo de tal aseveración la sentencia de esta Sala ya comentada de 4 de junio de 2018:

«[...] Ocurre, sin embargo, que esa limitación de una autorización o licencia VTC por cada treinta del taxi ha carecido siempre de justificación. Así lo vino a reconocer la Sala 3ª, Sección 3ª, del Tribunal Supremo a través de su Sentencia nº 921, de 4 de junio de 2018, recurso nº 438/2017, al señalar, en su fundamento jurídico séptimo, lo siguiente:

*"...Otra cosa es la consideración que pudiera recibir la proporción escogida (1/30), toda vez que la justificación que la Administración ha ofrecido ha sido exclusivamente la histórica, que fue la proporción acordada reglamentariamente en 1998 y también sin que entonces se explicitara ninguna justificación de tal cifra, que ha venido manteniéndose inalterada. Aunque no hay certeza sobre cuál es la relación existente en la actualidad en los distintos municipios, no parece discutible, según las manifestaciones y documentación aportadas por las partes, que tras la concesión de numerosas licencias de VTC en los últimos años aprovechando la supresión primero de las limitaciones y la tardanza en*



*aprobar el reglamento ahora impugnado después, sea posiblemente superior incluso a 1/10 en las principales ciudades. Ello quiere decir, tal como ponen de relieve las partes recurrentes, que la reintroducción de esta limitación cuantitativa suponía en el momento de aprobarse el Real Decreto 1057/2015, una congelación en el número de licencias VTC ya otorgadas. Ahora bien, si la Administración no ha ofrecido justificación razonada de la concreta proporción 1/30, tampoco los recurrentes plantean una posible alternativa a la misma, al margen de su oposición frontal a la contingentación de las licencias VTC. A lo cual hay que añadir una circunstancia de indudable trascendencia, que el límite reglamentario 1/30 es un límite máximo que puede ser rebajado por las administraciones competentes, permitiendo que haya más de una licencia VTC por cada 30 taxis...»*

Sin embargo, tal como se puede fácilmente colegir de lo reseñado en el anterior fundamento de derecho, la conclusión que obtiene la Sala del Tribunal Superior de Justicia de Cataluña sobre la jurisprudencia de esta Sala no se adecúa a la realidad. En primer lugar, en la propia sentencia de esta Sala de 4 de junio de 2018 y como ya hemos visto, se examina la justificación presente en el ordenamiento jurídico para imponer limitaciones a la actividad de los VTC: la legítima opción de los poderes públicos para mantener un servicio de transporte urbano de taxis, con una fuerte intervención administrativa, en beneficio del interés general. En segundo lugar y ya respecto a la limitación cuantitativa 1/30, esta Sala puso de relieve que si bien la concreta proporción 1/30 no había sido objeto de justificación por la Administración, tampoco había sido rebatida por las partes litigantes adversas a la misma. Pero, sobre todo, esta Sala destacó el hecho de que se trata de una limitación máxima que las autoridades autonómicas y locales pueden atenuar si así lo exige el principio de proporcionalidad. Esto es, que sólo sería justificada una limitación numérica de licencias VTC respecto a los taxis en la medida en que fuera imprescindible para asegurar un buen funcionamiento del servicio de taxis y siempre con el tope máximo de 1/30.

Por último y en relación con la cuestión formulada por el Tribunal Superior de Justicia de Cataluña no pueden dejar de efectuarse algunas observaciones. Por un lado, que el planteamiento de una cuestión prejudicial al Tribunal de Justicia es para obtener una respuesta sobre la interpretación última del derecho comunitario, no del derecho nacional. Por otro, que la apreciación de si una medida adoptada en derecho nacional es o no respetuosa con el principio de proporcionalidad corresponde, en principio y según reiterada jurisprudencia del Tribunal de Justicia, a los tribunales

nacionales. Finalmente, que la pregunta, tal como se formula, prejuzga la respuesta al hacer supuesto de la cuestión, puesto que es palmario que una limitación *injustificada y arbitraria* a una actividad profesional y económica no es admisible en términos del derecho comunitario, como tampoco lo es por lo demás en el derecho nacional y desde múltiples perspectivas, como pueden serlo la libertad de empresa o la LEGUM.

Lo cual quiere decir que de responder el Tribunal de Justicia tal como propone, por ejemplo, la Comisión en sus alegaciones, los tribunales nacionales se podrían encontrar en la misma situación que antes de promoverse la cuestión planteada. En efecto, de lo que se trata es de dilucidar si es compatible con el ordenamiento comunitario una limitación a medios de transporte urbano distintos al taxi consistente en una proporción numérica con el número de licencias de taxi que se sustenta en entender de interés público el mantenimiento de distintos modelos de transporte urbano con conductor (taxis y VTC) con exigencias diferenciadas y con distinto grado de regulación, no en si es compatible con el ordenamiento comunitario una *limitación carente de toda justificación y arbitraria*.

A. Dudas desde la perspectiva de la libertad de establecimiento.

Como hemos dicho ya, en la reiteradamente citada sentencia de 4 de junio de 2018 (recurso 1/438/17) esta Sala no planteó cuestión prejudicial al estar enfocado el recurso interpuesto por la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia desde la perspectiva de la Ley de Garantía de la Unidad de Mercado. Y desde esa perspectiva, esta Sala entendió que el objetivo de política pública de mantener un servicio de transporte urbano de taxis sometido a una intensa regulación que incluye el control de las tarifas, al objeto de garantizar el cumplimiento de determinadas exigencias en beneficio del interés general y de los usuarios, constituía una razón imperiosa de interés general en los términos de los artículos 5 y 3.11 de la LGUM, que permiten la imposición de limitaciones a una actividad económica.

Por otra parte, algunas de las ventajas que la empresa recurrente atribuye sólo a los VTC, como el hacer menos necesario el vehículo privado o la utilización de energía alternativas serían comunes a ambos tipos de transporte urbano, esto es, no se acredita que constituyan una ventaja de un modelo de negocio (taxis o VTC) frente al otro. En definitiva, si bien es cierto que ambos servicios están sometidos a regulación administrativa, no es ésta del mismo grado o intensidad, siendo muy superior la del taxi, que incluye el control tarifario, en orden a asegurar un determinado nivel de calidad y adecuación a las necesidades del transporte urbano definidas por las autoridades públicas, limitando la regulación de los VTC a unos niveles mínimos de calidad, seguridad y servicio a los usuarios.

A este respecto es preciso poner de relieve que como señala la Comisión en sus alegaciones a la cuestión prejudicial formulada por el Tribunal Superior de Justicia de Cataluña, se trata de la competencia en la misma actividad no tanto de empresas distintas como de dos sistemas de transporte urbano con conductor. Y que frente a la regulación VTC, limitada a asegurar unos mínimos de calidad y derechos de los usuarios, la regulación más intensa de los taxis permite atender otros objetivos como los que se mencionan en dichas alegaciones: accesibilidad a personas sin teléfonos inteligentes como mayores o de menor nivel de recursos económicos o personas con discapacidad (estableciendo, por ejemplo, un número determinado de licencias de taxis adaptados a estas necesidades), exigencias de imposición más problemática para el modelo de negocio VTC. En definitiva, la regulación nacional aspira a regular el transporte urbano compatibilizando diversos tipos de transportes, entre ellos los dos sistemas de alquiler de vehículos con conductor (taxis y VTC) con regulaciones y exigencias específicas. Y considera el mantenimiento del servicio de taxis como una modalidad de transporte urbano con conductor de interés general y, en consecuencia, la somete a una intensa regulación administrativa en garantía de su calidad y de la protección de los usuarios entre otros objetivos que incluye el control tarifario, regulada como un modelo de negocio distinto aunque análogo al de los VTC. En definitiva, el derecho nacional considera el aseguramiento del modelo de transporte urbano con conductor de taxis como una razón

imperiosa de interés general que le habilita para imponer determinadas limitaciones a otros modelos de transporte urbano con conductor, lo que la recurrente entiende atentatorio contra la libertad de establecimiento o la prohibición de ayudas de Estado.

A partir de esa interpretación del derecho nacional por este Tribunal Supremo, la Sala considere procedente plantear al Tribunal de Justicia si es compatible con el derecho comunitario, en particular con la libertad de establecimiento, imponer a otros servicios de transporte urbano de vehículos con conductor (VTC) limitaciones sometidas al principio de proporcionalidad destinadas a asegurar la compatibilidad y complementariedad de los distintos modelos de negocio y entre ellos, el del servicio de transporte urbano de taxis concebido en la forma en que se ha indicado.

Y, en último término, si la anterior cuestión es respondida en sentido afirmativo, si es compatible con el derecho comunitario, en particular con la libertad de empresa, la concreta medida limitativa de establecer una proporción numérica **máxima** entre taxis y otros servicios VTC, relación numérica también sometida al principio de proporcionalidad en su aplicación, por lo que habría ser la mínima imprescindible para asegurar la complementariedad y viabilidad de ambos modelos de negocio.

B. Dudas desde la perspectiva de la prohibición de ayudas de Estado.

La mercantil recurrente también plantea la compatibilidad de la medida de limitación de licencias VTC/Taxi en proporción 1/30 desde el punto de vista de la prohibición de las ayudas de Estado. Como ya hemos visto, de acuerdo con el ordenamiento interno la medida controvertida de limitar el número de licencias VTC en relación al número de taxis en proporción 1/30 responde al objetivo de hacer compatibles dos modelos de transporte urbano con conductor, una de servicio público fuertemente regulado incluso en las tarifas y otros con una regulación limitada a garantizar los derechos de los usuarios y sometido a la libre competencia, en los términos que se han visto en el epígrafe anterior. Así, desde el punto de vista nacional, aunque tanto los VTC

como los taxis sean servicios de transporte urbano que realizan la misma actividad, el servicio de taxis quedaría conceptualizado como un servicio de interés público y la actividad VTC como una actividad plenamente sometida a la libre iniciativa privada, con las solas restricciones derivadas del interés público en asegurar la compatibilidad con el servicio de taxis. Esta Sala conoce la doctrina sentada por el Tribunal de Justicia en la sentencia del asunto Eventech (C-518/13), sobre la utilización del carril bus por los taxis londinenses, así como las alegaciones al respecto que hace la Comisión en la cuestión prejudicial planteada por el Tribunal Superior de Justicia de Cataluña.

Habida cuenta de la diferencia entre la limitación de licencias y la medida de uso del carril bus examinada en el asunto Eventech y teniendo en cuenta la proyección europea de la controversia entre taxis y otros servicios de vehículos con conductor, ante la solicitud de la mercantil recurrente, esta Sala considera oportuno despejar todas las dudas suscitadas en relación con las ayudas de Estado. Por ello consideramos procedente formular una pregunta sobre si resulta compatible con la prohibición de ayudas de Estado recogida en el artículo 107 del TFUE, una limitación en el número de autorizaciones VTC que pueden otorgarse en proporción al número de licencias de taxis concedidas, siendo el servicio de taxis un modelo de transporte urbano considerado de interés público por el legislador nacional y con un fuerte regulación que incluye la aprobación de tarifas por parte de la Administración local competente, tal como se ha explicado en este auto.

En atención a los razonamientos expuestos

**LA SALA ACUERDA:**

A) Formular al Tribunal de Justicia las siguientes cuestiones:

La regulación nacional española considera el mantenimiento de un servicio de taxis una modalidad de transporte urbano de vehículo con

conductor de interés general y la somete por ello a una regulación administrativa intensa en garantía de objetivos de calidad, protección de los usuarios, política de transporte y política medioambiental, incluyendo el control de tarifas. A la vista de esta normativa nacional,

1. ¿Es compatible con la libertad de establecimiento imponer a otros servicios de transporte urbano de vehículos con conductor como las VTC limitaciones sometidas al principio de proporcionalidad con la finalidad de asegurar la compatibilidad y complementariedad de esos otros modelos de la misma actividad con el de taxis?
2. Si la pregunta anterior es afirmativa ¿es compatible con la libertad de establecimiento la previsión para servicios de transporte urbano de vehículos con conductor distintos al taxi con los VTC la concreta medida limitativa de establecer una proporción máxima de autorizaciones respecto a las licencias de taxi, como puede serlo la establecida por la legislación española de 1/30, sometida en su aplicación concreta por parte de la Administración competente al principio de proporcionalidad?
3. ¿Es compatible con la prohibición de ayudas de Estado contemplada en el artículo 107 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea la medida limitativa para los VTC de establecer una relación de licencias 1/30 enunciada en la pregunta anterior?

B) Solicitar que la presente cuestión prejudicial sea acumulada a la formulada por la Sala de lo Contencioso-Administrativo (Sección Tercera) del Tribunal Superior de Justicia de Cataluña por auto de 19 de enero de 2021 en el recurso ordinario nº 147/2018 (asunto C-50/21 del Tribunal de Justicia de la Unión Europea).

Se suspende el curso del presente procedimiento hasta la resolución de la cuestión incidental.



Así lo acuerdan, mandan y firman los Excmos. Sres. Magistrados  
indicados al margen.