

Vec C-475/22

**Zhrnutie návrhu na začatie prejudiciálneho konania podľa článku 98 ods. 1
Rokovacieho poriadku Súdneho dvora**

Dátum podania:

15. júl 2022

Vnútroštátny súd:

Tribunal Supremo

Dátum rozhodnutia vnútroštátneho súdu:

20. máj 2022

Navrhovateľka v konaní o kasačnom opravnom prostriedku:

Maxi Mobility Spain, S. L. U.

Odporcovia v konaní o kasačnom opravnom prostriedku:

Comunidad de Madrid

Asociación Nacional del Taxi

Asociación Taxi Project 2.0

Predmet konania vo veci samej

- 1 Kasačný opravný prostriedok proti rozsudku, ktorým bola zamietnutá žaloba vo veci správneho súdnictva podaná proti rozhodnutiu autonómneho spoločenstva – Licencia na poskytovanie služby prenájmu vozidiel s vodičom (SPV) – Obmedzenia – Obmedzenie počtu licencií pre SPV podľa počtu licencií pre vozidlá taxislužby

Predmet a právny základ návrhu na začatie prejudiciálneho konania

Návrh na začatie prejudiciálneho konania týkajúci sa výkladu – Článok 267 ZFEÚ – Sloboda usadiť sa – Pomoc poskytovaná štátmi – Články 49 a 107 ZFEÚ – Obmedzenia poskytovania služieb prenájmu vozidiel s vodičom (SPV) – Vnútroštátna právna úprava, ktorá obmedzuje počet licencií pre SPV na pomer jedna licencia pre SPV na 30 licencií pre vozidlá taxislužby – Spojenie konania o podanom návrhu na začatie prejudiciálneho konania s konaním o návrhu na začatie prejudiciálneho konania podanom iným vnútroštátnym súdom

Prejudiciálne otázky

Podľa španielskej vnútroštátnej právnej úpravy sa zachovanie taxislužby považuje za spôsob mestskej dopravy vozidlami s vodičom vo všeobecnom záujme, a preto sa na ňu uplatňujú podrobné administratívne pravidlá na zaručenie cieľov kvality, ochrany užívateľov, dopravnej politiky a environmentálnej politiky vrátane cenovej regulácie. Vzhľadom na túto vnútroštátnu právnu úpravu:

1. Je so slobodou usadiť sa zlučiteľné, ak sa pre iné služby mestskej dopravy prostredníctvom vozidiel s vodičom, akými sú SPV, uložia obmedzenia, na ktoré sa vzťahuje zásada proporcionality, s cieľom zaručiť kompatibilitu a komplementárnosť týchto iných foriem tej istej činnosti s taxislužbou?
2. Ak je odpoveď na predchádzajúcu otázku kladná, je so slobodou usadiť sa zlučiteľné, ak sa pre služby mestskej dopravy prostredníctvom iných vozidiel s vodičom, než sú vozidlá taxislužby, ako sú SPV, stanoví konkrétne obmedzujúce opatrenie spočívajúce v stanovení najvyššieho pomeru povolení vo vzťahu k licenciám pre vozidlá taxislužby, akým môže byť pomer 1 ku 30 stanovený v španielskych právnych predpisoch, ktorého konkrétne uplatňovanie príslušným správnym orgánom sa riadi zásadou proporcionality?
3. Je obmedzujúce opatrenie týkajúce sa SPV, ktoré spočíva v stanovení pomeru licencií 1 ku 30 uvedeného v predchádzajúcej otázke,

zlučiteľné so zákazom štátnej pomoci stanoveným v článku 107 Zmluvy o fungovaní Európskej únie?

Uvádzaná judikatúra Únie a uvádzané právne predpisy Únie

Články 49, 56, 102 a 107 ZFEÚ.

Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2006/123/ES z 12. decembra 2006 o službách na vnútornom trhu.

Smernica 2000/31/ES Európskeho parlamentu a Rady z 8. júna 2000 o určitých právnych aspektoch služieb informačnej spoločnosti na vnútornom trhu, najmä o elektronickom obchode (smernica o elektronickom obchode).

Oznámenie Komisie o dobre fungujúcej a udržateľnej miestnej osobnej doprave na požiadanie (taxíky a súkromné prenajaté vozidlá s vodičom) (2022/C 62/01).

Rozsudok Súdneho dvora z 20. decembra 2017, Asociación Profesional Elite Taxi (C-434/15, EU:C:2017:981).

Rozsudok Súdneho dvora zo 14. januára 2015, Eventech (C-518/13, EU:C:2015:9).

Uvádzaná vnútroštátna judikatúra a uvádzané vnútroštátne právne predpisy

Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (zákon č. 16/1987 z 30. júla o organizácii pozemnej dopravy) (BOE 182 z 31. júla 1987), zmenený kráľovským zákonným dekrétom č. 3/2018 z 20. apríla (BOE 97 z 21. apríla 2018) (ďalej len „LOTT“).

Podľa článku 48 LOTT:

„1. Udeľovanie povolení na prevádzkovanie verejnej dopravy má regulovaný charakter, a preto ich udelenie možno odmietnuť len v prípade, ak nie sú splnené požiadavky stanovené na tento účel.

2. V súlade s predpismi Spoločenstva a inými predpismi, ktoré sa prípadne uplatnia, však v prípade, ak pre ponuku verejnej osobnej dopravy v osobných motorových vozidlách platia množstevné obmedzenia na území autonómneho spoločenstva alebo na miestnej úrovni, vykonávacím predpisom možno stanoviť obmedzenia týkajúce sa udeľovania tak nových povolení na uskutočňovanie medzimestskej dopravy vo vozidlách uvedenej kategórie, ako aj povolení na prenájom vozidiel s vodičom.

3. Bez toho, aby boli dotknuté ustanovenia predchádzajúceho odseku, na zachovanie primeranej rovnováhy medzi ponukou oboch foriem dopravy je potrebné odmietnuť udelenie nových povolení na prenájom vozidiel s vodičom, ak

je pomer medzi počtom jestvujúcich povolení na prenájom vozidiel s vodičom na území autonómneho spoločenstva, pre ktoré tieto nové povolenia majú platiť, a počtom povolení na osobnú dopravu v osobných motorových vozidlách platných pre to isté územie vyšší než jedno povolenie na prenájom vozidiel s vodičom na 30 povolení na osobnú dopravu v osobných motorových vozidlách.

Tie autonómne spoločenstvá, ktoré na základe splnomocnenia udeleného štátom prevzali právomoci v oblasti povolení na prenájom vozidiel s vodičom, však môžu zmeniť pomerné pravidlo stanovené v predchádzajúcom pododseku, pokiaľ pravidlo, ktoré uplatnia, bude menej reštriktívne než uvedené pravidlo.“

Reglamento de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (nariadenie k zákonu č. 16/1987 z 30. júla o organizácii pozemnej dopravy), schválené kráľovským dekrétom č. 1211/1990 z 28. septembra (BOE 241 z 8. októbra 1990).

Ley 20/2013, de 9 de diciembre, de garantía de la unidad de mercado (zákon č. 20/2013 z 9. decembra o zaručení jednoty trhu) (BOE 295 z 10. decembra 2013) (ďalej len „LGUM“).

Podľa článku 5 LGUM, nazvaného „Zásada nevyhnutnosti a proporcionality konania príslušných orgánov“:

„1. Príslušné orgány, ktoré na základe svojich právomocí stanovujú obmedzenia prístupu k ekonomickej činnosti alebo jej vykonávaniu v súlade s ustanoveniami článku 17 tohto zákona alebo vyžadujú splnenie požiadaviek na vykonávanie určitej činnosti, odôvodnia ich nevyhnutnosť ochranou niektorého z naliehavých dôvodov všeobecného záujmu uvedených v článku 3 ods. 11 Ley 17/2009, de 23 de noviembre, sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio (zákon č. 17/2009 z 23. novembra o slobodnom prístupe k činnostiam spočívajúcim v poskytovaní služieb a ich vykonávaní).

2. Akékoľvek obmedzenie alebo akákoľvek požiadavka, ktoré budú stanovené v súlade s predchádzajúcim odsekom, musia byť primerané vo vzťahu k uvádzanému naliehavému dôvodu všeobecného záujmu, pričom sa vyžaduje, aby neexistoval iný prostriedok, ktorý by menej obmedzoval alebo narúšal danú ekonomickú činnosť.“

Ley 17/2009, de 23 de noviembre, sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio (zákon č. 17/2009 z 23. novembra o slobodnom prístupe k činnostiam spočívajúcim v poskytovaní služieb a ich vykonávaní) (BOE 283 z 24. novembra 2009) (ďalej len „zákon č. 17/2009“).

Podľa článku 3 bodu 11 zákona č. 17/2009:

„„naliehavý dôvod všeobecného záujmu“ je dôvod, ktorý vymedzil a vyložil Súdny dvor Európskych spoločenstiev vo svojej judikatúre, obmedzený na tieto dôvody: verejný poriadok, verejná bezpečnosť, civilná ochrana, verejné zdravie,

zachovanie finančnej rovnováhy systému sociálneho zabezpečenia, ochrana práv, bezpečnosť a zdravie spotrebiteľov, prijímateľov služieb a zamestnancov, požiadavky dobrej viery pri obchodných transakciách, boj proti podvodom, ochrana životného prostredia a mestského prostredia, zdravie zvierat, duševné a priemyselné vlastníctvo, zachovanie národného historického a umeleckého dedičstva a ciele sociálnej a kultúrnej politiky.“

Rozsudok tretieho senátu komory Tribunal Supremo (Najvyšší súd, Španielsko) pre správne súdnictvo č. 921/2018 zo 4. júna 2018.

Zhrnutie skutkového stavu a konania vo veci samej

- 2 Vozidlá taxislužby a vozidlá, ktoré sa používajú na poskytovanie služby prenájmu vozidla s vodičom (SPV), si konkurujú pri poskytovaní služieb osobnej mestskej dopravy.
- 3 Služba poskytovaná prostredníctvom vozidiel taxislužby je koncipovaná ako forma mestskej dopravy prostredníctvom osobných motorových vozidiel, ktorá predstavuje službu vo verejnom záujme a v súvislosti s ktorou sa príslušné správne orgány usilujú zaručiť určitú úroveň kvality, bezpečnosti a dostupnosti. V dôsledku toho sa na ňu uplatňujú podrobné pravidlá, ktorých cieľom je zaručiť uvedené vlastnosti a ku ktorým patrí obmedzenie počtu licencií a stanovenie regulovaných cien.
- 4 Počet povolení na poskytovanie služby týkajúcej sa SPV je tiež obmedzený, a to najmä prostredníctvom pravidla stanovujúceho pomer jedna licencia pre SPV na 30 licencií pre vozidlá taxislužby. Ceny za SPV nie sú viazané na predchádzajúce schválenie, ale vzťahuje sa na ne systém dohodnutej ceny, ktorý umožňuje, aby užívateľ vopred poznal (a prípadne prostriedkami elektronickej komunikácie zaplatil) celkovú cenu služby. Na rozdiel od vozidiel taxislužby, vozidlá SPV nedisponujú zastávkami na verejných komunikáciách a cestujúci nemôžu do nich nastupovať na ulici, ak predtým nedošlo k objednaní služby prostredníctvom príslušnej softvérovej aplikácie.
- 5 Navrhovateľka, Maxi Mobility Spain, S. L. U., je jednou zo spoločností, ktoré poskytujú služby týkajúce sa SPV . Podala žalobu vo veci správneho súdnictva na komore Tribunal Superior de Justicia de Madrid (Vyšší súd autonómneho spoločenstva Madrid, Španielsko) pre správne súdnictvo (ôsmy senát) proti rozhodnutiu Viceconsejería de Transportes, Vivienda e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid (Úrad autonómneho spoločenstva Madrid pre dopravu, bývanie a infraštruktúru, Španielsko) zo 14. novembra 2018, ktorým bolo zamietnuté odvolanie v správnom konaní, ktoré žalobkyňa podala proti rozhodnutiu Director General de Transportes (generálny riaditeľ pre dopravu) z 25. apríla 2018. Posledným z uvedených správnych rozhodnutí bola zamietnutá žiadosť navrhovateľky o vydanie 1000 povolení na prenájom vozidiel s vodičom. Žaloba bola zamietnutá rozsudkom z 10. februára 2021, ktorý navrhovateľka

napadla kasačným opravným prostriedkom na vnútroštátnom súde – treťom senáte komory Tribunal Supremo (Najvyšší súd) pre správne súdnictvo.

- 6 Vnútroštátny súd uznesením z 9. septembra 2021 rozhodol, že kasačný opravný prostriedok je prípustný, pričom v tomto uznesení sa konštatovalo, že existuje záujem na tom, aby sa v konaní o kasačnom opravnom prostriedku potvrdila, spresnila alebo opravila judikatúra týkajúca sa pomeru jedna licencia pre vozidlá s vodičom (SPV) na 30 licencií pre vozidlá taxislužby z hľadiska článku 49 ZFEÚ (sloboda usadiť sa), článku 102 ZFEÚ (zneužívanie dominantného postavenia) a článku 107 ZFEÚ (štátna pomoc) a aby sa rozhodlo, či bolo namieste podať návrh na začatie prejudiciálneho konania, ktorý navrhla podať navrhovateľka.

Základné tvrdenia účastníkov konania vo veci samej

- 7 Navrhovateľka tvrdí, že rozsudkom, proti ktorému smeruje kasačný opravný prostriedok, boli porušené sloboda usadiť sa a zákaz štátnej pomoci, čo je v rozpore s článkami 49, 102 a 107 ZFEÚ, keďže sa v ňom konštatovalo, že zamietnutie požadovaných povolení týkajúcich sa SPV je v súlade s právom, a to na základe článku 48 LOTT v znení účinnom v čase podania žiadosti, lebo bol prekročený pomer jedna licencia pre SPV na 30 licencií pre vozidlá taxislužby. Tiež sa domnieva, že Tribunal Superior de Justicia de Madrid (Vyšší súd autonómneho spoločenstva Madrid) porušil jej právo na účinnú súdnu ochranu, keďže nepodal návrh na začatie prejudiciálneho konania. Navrhovateľka požiadala vnútroštátny súd, aby predložil Súdnemu dvoru Európskej únie návrh na začatie prejudiciálneho konania. Okrem toho tiež požiadala o prerušenie konania o kasačnom opravnom prostriedku a iných podobných konaní, kým Súdny dvor Európskej únie nerozhodne o prejudiciálnych otázkach, ktoré sa okrem iných aspektov týkajú pomeru jednej licencie pre SPV na 30 licencií pre vozidlá taxislužby, položených komorou Tribunal Superior de Justicia de Cataluña (Vyšší súd Katalánska, Španielsko) pre správne súdnictvo v návrhu na začatie prejudiciálneho konania vo veci C-50/21. Vnútroštátny súd po vypočutí ostatných účastníkov konania túto žiadosť zamietol.
- 8 Odporcovia [Comunidad de Madrid (autonómne spoločenstvo Madrid), Asociación Nacional del Taxi (Národné združenie taxislužby) a združenie Taxi Project 2.0] tvrdia, že nedošlo k uvedeným porušeniam práva Únie, odvolávajú sa na rozsudok tretieho senátu komory Tribunal Supremo (Najvyšší súd) pre správne súdnictvo č. 921/2018 zo 4. júna 2018 a tvrdia, že Tribunal Superior de Justicia de Madrid (Vyšší súd autonómneho spoločenstva Madrid) nemusel podať návrh na začatie prejudiciálneho konania, a preto nedošlo k porušeniu práva na účinnú súdnu ochranu. Autonómne spoločenstvo Madrid navrhuje zamietnuť opravný prostriedok a nepovažuje za potrebné podať návrh na začatie prejudiciálneho konania. Národné združenie taxislužby a subjekt Taxi Project 2.0 však uvádzajú, že v návrhu na začatie prejudiciálneho konania, ktorý podal Tribunal Superior de Justicia de Cataluña (Vyšší súd Katalánska) vo veci C-50/21, bol podaný nesprávny výklad judikatúry vnútroštátneho súdu a nebol v ňom objektívne

vyjadrený právny rámec a skutkové okolnosti fungovania predmetného odvetvia. Preto sa domnievajú, že v prejednávanej veci treba podať iný návrh na začatie prejudiciálneho konania, v ktorom budú položené otázky uvedené v ich vyjadreniach ku kasačnému opravnému prostriedku. Obidva subjekty sa v každom prípade domnievajú, že kasačný opravný prostriedok treba zamietnuť.

Zhrnutie odôvodnenia návrhu na začatie prejudiciálneho konania

- 9 V záujme lepšieho pochopenia vzniknutého právneho sporu vnútroštátny súd, ktorý vychádza zo svojho rozsudku č. 921/2018 zo 4. júna 2018, opisuje vývoj právnej úpravy týkajúcej sa obmedzení služieb poskytovaných prostredníctvom SPV a príslušnej judikatúry. Zameriava sa najmä na článok 48 LOTT, v ktorom je zakotvené pravidlo stanovujúce pomer jedna licencia pre SPV na 30 licencií pre vozidlá taxislužby, a na článok 5 LGUM a článok 3 ods. 11 zákona č. 17/2009, ktoré sa týkajú pojmu naliehavý dôvod všeobecného záujmu, ktorý dovoľuje zaviesť obmedzenia určitej ekonomickej činnosti.
- 10 Vnútroštátny súd uvádza, že vzhľadom na spomenuté obmedzenia týkajúce sa služieb poskytovaných prostredníctvom SPV, ktoré stanovuje vnútroštátna právna úprava, a najmä pravidlo stanovujúce pomer jedna licencia pre SPV na 30 licencií pre vozidlá taxislužby má pochybnosti o zlučiteľnosti uvedenej právnej úpravy so slobodou usadiť sa (článok 49 ZFEÚ) a so zákazom štátnej pomoci (článok 107 ZFEÚ).
- 11 Pokiaľ ide o pochybnosti z hľadiska slobody usadiť sa, vnútroštátny súd sa domnieva, že cieľ verejnej politiky spočívajúci v zachovaní služby mestskej dopravy prostredníctvom vozidiel taxislužby, pre ktorú platia podrobné pravidlá, ktorých súčasťou je cenová regulácia, s cieľom zaručiť dodržiavanie určitých požiadaviek v prospech všeobecného záujmu a užívateľov, je naliehavým dôvodom všeobecného záujmu v zmysle článku 5 LGUM a článku 3 ods. 11 zákona č. 17/2009, ktoré umožňujú uložiť obmedzenia týkajúce sa určitej ekonomickej činnosti.
- 12 Vnútroštátny súd uvádza, že hoci je pravda, že tak pre vozidlá taxislužby, ako aj pre služby týkajúce sa SPV platia administratívne pravidlá, tieto pravidlá nedosahujú rovnakú mieru alebo nie sú rovnako podrobné, keďže pravidlá týkajúce sa vozidiel taxislužby sú oveľa podrobnejšie a zahŕňajú cenovú reguláciu s cieľom zaručiť určitú úroveň kvality a súladu s potrebami mestskej dopravy vymedzenými orgánmi verejnej moci, pričom regulácia týkajúca sa SPV je obmedzená na určitú minimálnu úroveň kvality, bezpečnosti a služby užívateľom. V tejto súvislosti zdôrazňuje – pričom poukazuje na tvrdenia Komisie týkajúce sa návrhu na začatie prejudiciálneho konania, ktorý podal Tribunal Superior de Justicia de Cataluña (Vyšší súd Katalánska) vo veci C-50/21 –, že nejde o konkurenciu rôznych podnikov, ale skôr dvoch systémov mestskej dopravy s vodičom pri tej istej činnosti. Navyše na rozdiel od právnej úpravy týkajúcej sa SPV, ktorá je obmedzená na zabezpečenie určitej minimálnej úrovne kvality

a práv užívateľov, podrobnejšia právna úprava týkajúca sa vozidiel taxislužby umožňuje dosiahnuť také ciele, ako je dostupnosť pre osoby bez smartfónov, ako sú seniori alebo osoby s menšími finančnými zdrojmi alebo hendikepované osoby, čo sú požiadavky, ktoré je problematickejšie uložiť v prípade obchodného modelu SPV. Vnútroštátny súd sa v konečnom dôsledku domnieva, že podľa vnútroštátneho práva sa zabezpečenie modelu mestskej dopravy s vodičom prostredníctvom vozidiel taxislužby považuje za naliehavý dôvod všeobecného záujmu, ktorý umožňuje, aby vnútroštátne právo stanovovalo určité obmedzenia týkajúce sa iných modelov mestskej dopravy s vodičom, čo je podľa navrhovateľky v rozpore so slobodou usadiť sa.

- 13 Pokiaľ ide o pochybnosti z hľadiska zákazu štátnej pomoci, vnútroštátny súd odkazuje na rozsudok Súdneho dvora zo 14. januára 2015, Eventech (C-518/13, EU:C:2015:9), týkajúci sa využívania pruhu pre autobusy londýnskymi taxíkmi, ako aj na tvrdenia, ktoré v tejto súvislosti uviedla Komisia v konaní o návrhu na začatie prejudiciálneho konania, ktorý podal Tribunal Superior de Justicia de Cataluña (Vyšší súd Katalánska) vo veci C-50/21. Vysvetľuje, že vzhľadom na rozdiel medzi obmedzením licencií a opatrením spočívajúcim v používaní pruhu pre autobusy skúmaným vo veci Eventech a s prihliadnutím na európsky význam sporu medzi vozidlami taxislužby a inými službami poskytovanými pomocou vozidiel s vodičom so zreteľom na žiadosť navrhovateľky považuje za vhodné rozptýliť všetky pochybnosti, ktoré vznikajú v súvislosti so štátnou pomocou. Preto považuje za potrebné opýtať sa, či je so zákazom štátnej pomoci stanoveným v článku 107 ZFEÚ zlučiteľné obmedzenie počtu povolení pre SPV, ktoré možno udeliť, v pomere k počtu udelených licencií pre vozidlá taxislužby, pričom vnútroštátny zákonodarcia považuje službu poskytovanú prostredníctvom vozidiel taxislužby za formu mestskej dopravy vo verejnom záujme a táto služba je podrobne regulovaná, pričom je upravené okrem iného schvaľovanie cien príslušným miestnym správny orgánom.
- 14 Vnútroštátny súd uvádza viaceré postrehy týkajúce sa návrhu na začatie prejudiciálneho konania, ktorý podal Tribunal Superior de Justicia de Cataluña (Vyšší súd Katalánska) (vec C-50/21). Uvádza, že Tribunal Superior de Justicia de Cataluña (Vyšší súd Katalánska) vo svojom uznesení o podaní návrhu na začatie prejudiciálneho konania vychádza z predpokladu, že pravidlo stanovujúce pomer jedna licencia pre SPV na 30 licencií pre vozidlá taxislužby nemá nijaké opodstatnenie, a na podporu tohto tvrdenia uvádza rozsudok vnútroštátneho súdu č. 921/2018 zo 4. júna 2018. Podľa názoru tohto súdu záver, ku ktorému dospel Tribunal Superior de Justicia de Cataluña (Vyšší súd Katalánska) v súvislosti s rozsudkom č. 921/2018, nezodpovedá skutočnosti. V prvom rade vnútroštátny súd uvádza, že v jeho rozsudku sa skúma odôvodnenie uloženia obmedzení činnosti týkajúcej sa SPV, ktoré sa nachádza v španielskom právnom poriadku, teda oprávnená možnosť orgánov verejnej moci zachovať službu mestskej dopravy prostredníctvom vozidiel taxislužby so značným zásahom orgánov verejnej moci v prospech všeobecného záujmu. V druhom rade, pokiaľ ide o množstevné obmedzenie spočívajúce v pomere jedna licencia pre SPV na 30 licencií pre vozidlá taxislužby, uvádza, že vo svojom rozsudku poukázal na to, že

hoci správny orgán neodôvodnil konkrétny pomer 1 ku 30, tento pomer tiež nespochybnil účastníci konania, ktorí s ním nesúhlasili, ale predovšetkým zdôraznil skutočnosť, že ide o maximálne obmedzenie, ktoré orgány autonómneho spoločenstva a miestne orgány môžu zmierniť, ak si to vyžaduje zásada proporcionality. To znamená, že obmedzenie počtu licencií pre SPV vo vzťahu k licenciám pre vozidlá taxislužby by bolo odôvodnené len v rozsahu, v akom by bolo nevyhnutné na zabezpečenie riadneho fungovania služby poskytovanej prostredníctvom vozidiel taxislužby, a to vždy len do pomeru 1 ku 30. Vnútroštátny súd sa rovnako domnieva, že odpoveď závisí od odpovede na otázky, ktoré Tribunal Superior de Justicia de Cataluña (Vyšší súd Katalánska) položil v návrhu na začatie prejudiciálneho konania vo veci C-50/21, a to vzhľadom na to, ako sú sformulované. Okrem toho navrhuje, aby Súdny dvor Európskej únie spojil konanie o jeho návrhu na začatie prejudiciálneho konania s konaním o prejudiciálnych otázkach, ktoré položil Tribunal Superior de Justicia de Cataluña (Vyšší súd Katalánska) vo veci C-50/21.

PRACOVNÝ DOKUMENT