

Lieta C-475/22**Lūguma sniegt prejudiciālu nolēmumu kopsavilkums saskaņā ar Tiesas Reglamenta 98. panta 1. punktu****Iesniegšanas datums:**

2022. gada 15. jūlijs

Iesniedzējtiesa:

Tribunal Supremo (Spānija)

Datums, kurā pieņemts iesniedzējtiesas nolēmums:

2022. gada 20. maijs

Kasācijas sūdzības iesniedzēja:

Maxi Mobility Spain, S. L. U.

Atbildētājas kasācijas instancē:

Comunidad de Madrid

Asociación Nacional del Taxi

Asociación Taxi Project 2.0

Pamatlietas priekšmets

- 1 Kasācijas sūdzība par spriedumu, ar kuru noraida administratīvu sūdzību par kādu *Comunidad Autónoma* [autonomās kopienas] lēmumu – Licence transportlīdzekļu nomas ar vadītāju (*vehículos de transporte con conductor*; turpmāk tekstā – “VTC”) pakalpojumu sniegšanai – Ierobežojumi – VTC licenču skaita ierobežošana atkarībā no taksometru licenču skaita

Lūguma sniegt prejudiciālu nolēmumu priekšmets un juridiskais pamats

Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu par interpretāciju – LESD 267. pants – Brīvība veikt uzņēmējdarbību – Valsts atbalsts – LESD 49. pants un LESD 107. pants – Ierobežojumi transportlīdzekļu nomas ar vadītāju (VTC) pakalpojumu sniegšanai – Valsts tiesiskais regulējums, kas ierobežo VTC licenču skaitu līdz

vienai trīsdesmitajai daļai no taksometru licenču skaita – Uzdotā prejudiciālā jautājuma pievienošana jautājumam, ko uzdevusi cita iesniedzējtiesa

Prejudiciālie jautājumi

Spānijas tiesiskais regulējums uzskata taksometru pakalpojumu uzturēšanu par vispārējās interesēs īstenotu pasažieru pārvadājumu pa pilsētu, ko veic transportlīdzeklis ar vadītāju (VTC), un pakļauj to stingram administratīvajam regulējumam, lai garantētu tādu mērķu sasniegšanu kā kvalitāte, lietotāju aizsardzība, transporta politika un vides politika, ieskaitot tarifu kontroli. Ievērojot šo valsts tiesisko regulējumu,

1. Vai ar brīvību veikt uzņēmējdarbību ir saderīgi citiem tādu pilsētas transporta komercpakalpojumu sniedzējiem, ko veic iznomāti transportlīdzekļi ar vadītājiem, tādi kā VTC, noteikt ierobežojumus, attiecinot uz tiem samērīgumu principu, ar mērķi nodrošināt šo citu, tās pašas ko taksometri darbības veidu veicēju saderību un papildināmību?
2. Ja atbilde uz iepriekšējo jautājumu ir apstiprinoša, vai ar brīvību veikt uzņēmējdarbību ir saderīgi attiecībā uz tādu pilsētas komercpārvadājumu pakalpojumu sniedzējiem, ko veic transportlīdzekļi ar vadītājiem, tādi kā VTC, paredzēt konkrētu ierobežojošu pasākumu, proti, noteikt maksimālu licenču proporciju no taksometru licencēm, kā, piemēram, Spānijas tiesību aktos noteiktā proporcija 1:30, ko, konkrēti piemērojot, kompetentā iestāde pakļauj samērīguma principam?
3. Vai ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 107. pantā noteikto valsts atbalsta aizliegumu ir saderīgs ierobežojošais pasākums – attiecībā uz VTC noteikt iepriekšējā jautājumā minēto licenču attiecību 1:30?

Atbilstošā Savienības judikatūra un tiesību normas

LESD 49. pants, LESD 56. pants, LESD 102. pants un LESD 107. pants.

Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2006/123/EK (2006. gada 12. decembris) par pakalpojumiem iekšējā tirgū.

Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2000/31/EK (2000. gada 8. jūnijs) par dažiem informācijas sabiedrības pakalpojumu tiesiskiem aspektiem, jo īpaši elektronisko tirdzniecību, iekšējā tirgū (Direktīva par elektronisko tirdzniecību).

Comunicación de la Comisión sobre un transporte local de pasajeros bajo demanda que funcione correctamente y sea sostenible (taxis y VTC) [Komisijas paziņojums par labi funkcionējošiem un ilgtspējīgiem vietējiem pasažieru

pārvadājumiem pēc pieprasījuma (taksometri un transportlīdzekļa noma ar vadītāju)] 2022/ C-62/01.

Tiesas spriedums, 2017. gada 20. decembris, *Asociación Profesional Elite Taxi* (C-434/15, EU:C:2017:981).

Tiesas spriedums, 2015. gada 14. janvāris, *Eventech* (C-518/13, EU:C:2015:9).

Atbilstošā valsts judikatūra un tiesību normas

Ley 16/1987, de 30 de julio, de ordenación de los transportes terrestres (1987. gada 30. jūlija Likums Nr. 16/1987 par sauszemes transporta organizēšanu; 1987. gada 31. jūlija *BOE* 182), kas grozīts ar Karaļa 2018. gada 20. aprīļa Dekrētlikumu 3/2018 ([2018]. gada 21. aprīļa *BOE* 97) (turpmāk tekstā – “*LOTT*”).

Saskaņā ar *LOTT* 48. pantu:

“1. Sabiedriskā transporta atļauju piešķiršanas kārtība ir reglamentēta imperatīvi, un tāpēc atļauju var atteikt vienīgi tad, ja nav izpildītas tālab izvirzītās prasības.

2. Tomēr saskaņā ar Kopienas tiesību aktiem un citiem attiecīgajā gadījumā piemērojamiem noteikumiem, ja sabiedriskā pasažieru transporta nodrošināšana ar pasažieru transportlīdzekļiem autonomās kopienas vai vietējā mērogā ir pakļauta kvantitatīviem ierobežojumiem, tiesību aktos var tikt noteikti gan jauni ierobežojumi atļauju piešķiršanai starppilsētu pārvadājumu veikšanai šāda veida transportlīdzekļos, gan ierobežojumi pasažieru komercpārvadājumiem ar vieglo automobili.

3. Neskarot iepriekšējā punkta noteikumus, lai saglabātu pienācīgu līdzsvaru abu pārvadājumu veidu piedāvājumā, jaunu atļauju piešķiršana pasažieru komercpārvadājumiem ar vieglo automobili ir jāatsaka, ja to atļauju skaits, kas jau ir piešķirtas tajā autonomajā kopienā, kurā persona vēlas reģistrēties, pārsniedz vienu attiecībā pret katrām trīsdesmit šajā pašā teritorijā reģistrētajiem pasažieru transportlīdzekļiem piešķirtajām atļaujām veikt pasažieru komercpārvadājumus [ar taksometru].

Tomēr tās autonomās kopienas, kuras, pamatojoties uz valsts deleģējumu, ir uzņēmušās īstenot kompetenci attiecībā uz atļauju izsniegšanu pasažieru komercpārvadājumiem ar vieglo automobili, var grozīt iepriekšējā punktā minēto proporcionālās attiecības noteikumu, ja vien to piemērotais noteikums ir mazāk ierobežojošs, nekā minētais noteikums.”

Reglamento de la Ley 16/1987 de Ordenación de los Transportes Terrestres (Noteikumi par 1987. gada 30. jūlija Likumu Nr. 16/1987 par sauszemes

transporta organizēšanu, apstiprināti ar *Real Decreto* 1211/1990 [Karāja 1990. gada 28. septembra Dekrētu 1211/1990] (1990. gada 8. oktobra *BOE* 241).

Ley 20/2013 de garantía de la unidad de mercado [2013. gada 9. decembra Likums 20/2013 par tirgus vienotības nodrošināšanu] (2013. gada 10. decembra *BOE* 295; turpmāk tekstā – “*LGUM*”).

Saskaņā ar *LGUM* 5. pantu “Kompetento iestāžu rīcības nepieciešamības un samērīguma princips”:

“1. Kompetentajām iestādēm, kuras, īstenojot savas funkcijas, nosaka ierobežojumus piekļuvei kādai saimnieciskajai darbībai vai tās īstenošana atbilstoši šā likuma 17. pantā noteiktajam vai pieprasa izpildīt noteiktas prasības kādas darbības veikšanai, ir jāpamato to nepieciešamība, aizsargājot kādu primāru vispārējo interešu apsvērumu no tiem, kas iekļauti 2009. gada 23. novembra Likuma par brīvu piekļuvi pakalpojumu darbībām un to īstenošanu 3. panta 11. punktā.

2. Jebkuram saskaņā ar iepriekšējo punktu noteiktam ierobežojumam vai prasībai ir jābūt samērīgam/-ai ar minēto primāro vispārējo interešu apsvērumu, un tam/tai jābūt tādām/tādai, lai nebūtu citu mazāk ierobežojošu vai saimniecisko darbību kropļojošu pasākumu.”

Ley 17/2009 sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio [2009. gada 23. novembra Likums par brīvu piekļuvi pakalpojumu darbībām un to īstenošanu] (2009. gada 24. novembra *BOE* 283; turpmāk tekstā – “Likums 17/2009”).

Saskaņā ar Likuma 17/2009 3. panta 11. punktu piemēro šādas definīcijas:

““Primārs vispārējo interešu apsvērumus” ir Eiropas Kopienu Tiesas judikatūrā definēti un interpretēti apsvērumi, tostarp šādi apsvērumi: sabiedriskā kārtība; valsts drošība; sabiedrības drošums; veselības aizsardzība; sociālā nodrošinājuma shēmas finansiālā līdzsvara saglabāšana; patērētāju, pakalpojumu saņēmēju un darba ņēmēju tiesību aizsardzība, drošība un veselība; tirdzniecības darījumu labticība; krāpšanas apkarošana; vides un pilsētvides aizsardzība; dzīvnieku veselība; intelektuālais un rūpnieciskais īpašums; valsts vēstures un mākslas mantojuma saglabāšana; sociālās politikas mērķi un kultūras politikas mērķi.”

Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección Tercera, del Tribunal Supremo [Augstākās tiesas Administratīvo lietu tiesu palātas Trešās nodaļas, Spānija] 2018. gada 4. jūnija spriedums Nr. 921/2018.

Īss pamatlīstas faktisko apstākļu un tiesvedības izklāsts

- 2 Taksometri un transportlīdzekļi, kas sniedz transportlīdzekļa nomas ar vadītāju (VTC) pakalpojumus, ir konkurenti pasažieru pārvadājumu pa pilsētu pakalpojumu jomā.
- 3 Taksometru pakalpojumi bija iecerēti kā pārvietošanās līdzeklis pa pilsētu, izmantojot tūrisma transportlīdzekļus, kuri sabiedrības interesēs sniedz pakalpojumus un kuriem atbildīgās pārvaldes iestādes cenšas garantēt noteiktu kvalitātes, drošuma un pieejamības līmeni. Tālab uz to attiecas ļoti stingrs regulējums, kura mērķis ir nodrošināt minētos raksturlielumus un kas ietver licenču skaita ierobežošanu un regulētu tarifu noteikšanu.
- 4 VTC pakalpojumiem tiek izsniegts ierobežots licenču skaits, konkrēti, ievērojot proporcionalitātes noteikumu 1 VTC pret 30 taksometriem. Par to tarifiem nav jāsaņem iepriekšēja atļauja, tomēr tiem tiek piemērota iepriekš nolīgta cenu sistēma, kas ļauj lietotājam jau sākotnēji zināt (un attiecīgā gadījumā ar elektroniskiem līdzekļiem samaksāt) kopējā pakalpojuma cenu. Pretēji taksometriem VTC transportlīdzekļiem nav pieturvietu uz koplīetošanas ceļiem un tie nevar uzņemt pasažierus uz ielas, ja pakalpojums iepriekš nav nolīgts, izmantojot atbilstošo informātikas lietotni.
- 5 Kasācijas sūdzības iesniedzēja *Maxi Mobility Spain, S. L. U.* ir uzņēmums, kas sniedz VTC pakalpojumus. Tā cēla prasību *Sala de lo Contencioso-Administrativo (Sección Octava) del Tribunal Superior de Justicia de Madrid* [Madrīdes Augstās tiesas Administratīvo lietu tiesu palātā (Astotajā nodaļā), Spānija] par *Viceconsejería de Transportes, Vivienda e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid* [Madrīdes kopienas Transporta, mājokļu un infrastruktūras ministra vietnieka] 2018. gada 14. novembra nolēmumu, ar ko tika noraidīts iesniegums par administratīvā akta apstrīdēšanu padotības kārtībā (*recurso de alzada*), ko tā bija iesniegusi par *Director General de Transportes* [Sauszemes transporta ģenerāldirekcijas vadītāja, Spānija] 2018. gada 25. aprīļa lēmumu. Ar pēdējo no minētajiem administratīvajiem lēmumiem tika atteikts piešķirt kasācijas sūdzības iesniedzējai tās pieteikumā lūgtās 1000 licences transportlīdzekļu ar vadītāju iznomāšanai. Apelācijas sūdzība tika noraidīta ar 2021. gada 10. februāra spriedumu, ko kasācijas sūdzības iesniedzēja pārsūdzēja kasācijas instancē iesniedzējtiesā (*Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección Tercera, del Tribunal Supremo*).
- 6 Kasācijas sūdzību iesniedzējtiesa pieņēma ar 2021. gada 9. septembra rīkojumu, kurā atzina, ka ir kasācijas instances interesēs nostiprināt, niansēt vai labot judikatūru par proporciju 1:30 starp transportlīdzekļiem ar vadītāju (VTC) un taksometriem LESD 49. panta (brīvība veikt uzņēmējdarbību), LESD 102. panta (dominējoša stāvokļa ļaunprātīga izmantošana) un LESD 107. panta (valsts atbalsts) gaismā un atrisināt jautājumu par to, vai bija nozīme kasācijas sūdzības iesniedzējas lūgtajai prejudiciālā jautājuma uzdošanai.

Pamatlietas pušu galvenie argumenti

- 7 Kasācijas sūdzības iesniedzēja apgalvo, ka kasācijas instancē pārsūdzētajā spriedumā nav ievēroti brīvība veikt uzņēmējdarbību un valsts atbalsta aizliegums, pārkāpjot LESD 49. pantu, LESD 102. pantu un LESD 107. pantu, kad tajā tika uzskatīts, ka atbilst tiesībām lūgto VTC licenču atteikums, pamatojoties uz *LOTT* 48. pantu, pieteikuma iesniegšanas brīdī spēkā esošajā redakcijā, lai pārsniegtu proporciju 1:30 starp taksometriem un VTC. Tāpat arī tā uzskata, ka *Tribunal Superior de Justicia de Madrid* (Madrīdes Augstā tiesa, Spānija), neuzdodot prejudiciālo jautājumu, nav ievērojusi kasācijas sūdzības iesniedzējas tiesības uz efektīvu tiesību aizsardzību tiesā. Kasācijas sūdzības iesniedzēja lūdz iesniedzējtiesu uzdot Eiropas Savienības Tiesai prejudiciālu jautājumu. Taču tā arī lūdz apturēt kasācijas instances tiesvedību un citas līdzīgas tiesvedības līdz brīdim, kamēr Eiropas Savienības Tiesa neatrisina prejudiciālos jautājumus, kas citu aspektu starpā attiecas uz 1:30 proporciju starp taksometriem un VTC, kurus uzdevusi *Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Cataluña* [Katalonijas Augstās tiesas Administratīvo lietu tiesu palāta, Spānija] DDP lietā C-50/21. Šo pēdējo pieteikumu iesniedzējtiesa, uzklausiņusi pārējos lietas dalībniekus, noraidīja.
- 8 Atbildētājas kasācijas instancē (*Comunidad de Madrid* (Madrīdes kopiena), *Asociación Nacional del Taxi* (Nacionālā taksometru asociācija) un asociācija *Taxi Project 2.0*) noliedz minētos Savienības tiesību pārkāpumus, norāda uz *Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección Tercera, del Tribunal Supremo* [Augstākās tiesas Administratīvo lietu tiesu palātas Trešās nodaļas, Spānija] 2018. gada 4. jūnija spriedumu Nr. 921/2018 un noliedz, ka *Tribunal Superior de Justicia de Madrid* [Madrīdes Augstajai tiesai] būtu vajadzējis uzdot prejudiciālo jautājumu, jo neesot pārkāptas tiesības uz efektīvu tiesību aizsardzību tiesā. *Comunidad de Madrid* (Madrīdes kopiena) lūdz noraidīt kasācijas sūdzību un neuzskata par nepieciešamu ierosināt prejudiciālu tiesvedību. *Asociación Nacional del Taxi* un asociācija *Taxi Project 2.0* tomēr norāda, ka prejudiciālajā jautājumā, ko *Tribunal Superior de Justicia de Cataluña* uzdevusi DDP lietā C-50/21, nepareizi interpretēta iesniedzējtiesas judikatūra un nav atspoguļots objektīvi nozares normatīvais un faktiskais tvērums. Līdz ar to tās uzskata, ka šajā lietā ir jāuzdod atšķirīgs prejudiciālais jautājums, kas formulēts tā, kā tās norāda savos paziņojumos par iebildumiem. Katrā ziņā abas struktūras uzskata, ka kasācijas sūdzība ir jānoraida.

Īss lūguma sniegt prejudiciālu nolēmumu motīvu izklāsts

- 9 Iesnietā juridiskā strīda labākai izpratnei iesniedzējtiesa, par pamatu izmantojot savu 2018. gada 4. jūnija spriedumu Nr. 921/2018, atgādina tiesiskā regulējuma VTC pakalpojumu ierobežojumu evolūciju un judikatūru šajā jomā. It īpaši tā koncentrējas uz *LOTT* 48. pantu, kurā tiek noteikts proporcionalitātes noteikums 1 VTC pret 30 taksometriem, un *LGUM* 5. pantu, kā arī Likuma 17/2009 3. panta

11. punktu, kas attiecas uz primāra vispārējo interešu apsvēruma jēdzienu, kas ļauj noteikt ierobežojumus kādai saimnieciskajai darbībai.
- 10 Iesniedzējtiesa izklāsta, ka minētie ierobežojumi, ko valsts tiesiskais regulējums nosaka VTC pakalpojumiem, un it īpaši proporcionalitātes noteikums 1 VTC pret 30 taksometriem, tai rada šaubas par minētā tiesiskā regulējuma saderību ar brīvību veikt uzņēmējdarbību (LESD 49. pants) un ar valsts atbalsta aizliegumu (LESD 107. pants).
- 11 Attiecībā uz šaubām no brīvības veikt uzņēmējdarbību viedokļa iesniedzējtiesa uzskata, ka publiskās politikas mērķis uzturēt taksometru pārvadājumu pa pilsētu pakalpojumus, kas tiek stingri reglamentēts, tostarp attiecībā uz tarifu kontroli, lai garantētu noteiktu vispārējo interešu labuma un lietotāju vajadzību izpildi, ir primārs vispārējo interešu apsvērums atbilstoši LGUM 5. pantā un Likuma Nr. 17/2009 3. panta 11. punktā, kas ļauj noteikt ierobežojumus kādai saimnieciskajai darbībai, noteiktajam.
- 12 Tāpat arī iesniedzējtiesa norāda, ka, kaut arī ir taisnība, ka gan uz taksometriem, gan VTC pakalpojumiem attiecas administratīvais regulējums, tas nav vienlīdz stingrs, būdams daudz stingrāks attiecībā uz taksometriem, ieskaitot tarifu kontroli, ar mērķi nodrošināt noteiktu kvalitātes līmeni un pielāgošanos pilsētas transporta vajadzībām, ko noteikušas publiskās iestādes, ierobežojot VTC regulējumu līdz obligātam kvalitātes, drošuma un lietotājam sniegto pakalpojumu minimumam. Šajā ziņā uzsvars tiek likts, atsaucoties uz Komisijas apsvērumiem *Tribunal Superior de Justicia de Cataluña* DDP uzdotajā prejudiciālajā jautājumā lietā C-50/21, ka runa ir par konkurenci vienā un tajā pašā darbībā ne tik daudz starp dažādiem uzņēmumiem, cik starp divām pilsētas pārvadājumu sistēmām transportlīdzekļos ar vadītāju. Un salīdzinājumā ar VTC regulējumu, kas ierobežots līdz kvalitātes un lietotāju tiesību minimuma nodrošināšanai, taksometru daudz stingrākais regulējums ļauj sasniegt tādas mērķus kā pieejamība personām bez viedtālruniem, piemēram, veciem cilvēkiem, vai ar mazāku ekonomisko resursu līmeni, vai personām ar invaliditāti, un pastāv sarežģītākas fiskālās prasības VTC uzņēmējdarbības modelim. Noslēgumā, iesniedzējtiesas ieskatā, valsts tiesībās pārvadājuma pa pilsētu taksometrā ar vadītāju modelis tiek uzskatīts par primāru vispārējo interešu apsvērumu, kas dod valstij tiesības noteikt zināmus ierobežojumus citiem pilsētas transporta modeļiem, kuros tiek izmantots transportlīdzeklis ar vadītāju, ko kasācijas sūdzības iesniedzēja uzskata par apdraudējumu brīvībai veikt uzņēmējdarbību.
- 13 Attiecībā uz šaubām no valsts atbalsta aizlieguma viedokļa iesniedzējtiesa atsaucas uz Tiesas 2015. gada 14. janvāra spriedumu *Eventech* (C-518/13, EU:C:2015:9) par to, vai Londonas taksometri var izmantot autobusiem rezervētu braukšanas joslu, kā arī uz argumentiem šajā sakarā, ko paudusi Komisija *Tribunal Superior de Justicia de Cataluña* iesniegtajā lūgumā sniegt prejudiciālu nolēmumu lietā C-50/21. Tā skaidro, ka, ievērojot atšķirību starp licenču skaita ierobežošanu un autobusiem rezervētās braukšanas joslas izmantošanas pasākumu, kas skatīts lietā *Eventech*, un ņemot vērā strīda starp taksometriem un citiem

transportlīdzekļu ar vadītāju pakalpojumiem projekciju Eiropā, pēc kasācijas sūdzības iesniedzējas lūguma tā uzskata par nepieciešamu kļiedēt visas šaubas, kas radušās saistībā ar valsts atbalstu. Tāpēc tā uzskata, ka ir jāuzdod jautājums par to, vai ar LESD 107. pantā noteikto valsts atbalsta aizliegumu ir saderīgs VTC licenču skaita ierobežojums, ko var piešķirt proporcionāli piešķirto taksometru licenču skaitam, ievērojot, ka taksometru pakalpojumi ir pilsētas transporta modelis, ko valsts likumdevējs ir uzskatījis par primāru vispārējo interešu apsvērumu un kas tiek stingri reglamentēts, ieskaitot to, ka kompetentā pašvaldības iestāde apstiprina tarifus.

- 14 Iesniedzējtiesa izklāsta virkni apsvērumu par *Tribunal Superior de Justicia de Cataluña* iesniegto lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu (lieta C-50/21). Tā norāda, ka nolēmumā par prejudiciālā jautājuma uzdošanu *Tribunal Superior de Justicia de Cataluña* sāk izklāstu no premisas, ka proporcionalitātes noteikumam 1 VTC pret 30 taksometriem nav nekāda pamatojuma, un šā apgalvojuma atbalstam piemin iesniedzējtiesas 2018. gada 4. jūnija spriedumu Nr. 921/2018. Tās ieskatā, secinājums, ko *Tribunal Superior de Justicia de Cataluña* izdara par spriedumu Nr. 921/2018, neatbilst patiesībai. Pirmkārt, iesniedzējtiesa apgalvo, ka tās spriedumā tiek skatīts Spānijas tiesiskajā regulējumā esošais pamatojums ierobežojumu noteikšanai VTC darbībai, proti, valsts varas likumīgā iespēja pārvadājumu pa pilsētu taksometrā ar vadītāju pakalpojumu uzturēšanai veikt spēcīgu administratīvo iejaukšanos vispārējo interešu labā. Otrkārt un attiecībā uz kvantitatīvo ierobežojumu 1 VTC pret 30 taksometriem tā norāda, ka tās spriedumā ir norādīts: kaut gan konkrēto proporciju 1:30 kopienas administrācija nav pamatojusi, pārējie lietas dalībnieki to neapstrīdēja, bet it īpaši tā uzsvēra faktu, ka runa ir par augstāko robežu, ko reģionālās un vietējās pašvaldības var mazināt, ja to prasa samērīguma princips. Proti, VTC licenču skaitlisks ierobežojums attiecībā pret taksometriem būtu pamatots tikai tiktāl, cik tas ir būtiski nepieciešams, lai nodrošinātu taksometru pakalpojumu labu darbību, un vienmēr ar maksimālo proporciju 1:30. Tāpat arī iesniedzējtiesa uzskata, ka *Tribunal Superior de Justicia de Cataluña* jautājumi lietā C-50/21, kā tie formulēti, nosaka to, kāda atbilde būtu sniedzama uz prejudiciālajiem jautājumiem. Otrkārt, tā lūdz Eiropas Savienības Tiesu apvienot tās prejudiciālos jautājumus ar *Tribunal Superior de Justicia de Cataluña* uzdotajiem jautājumiem lietā C-50/21.