

**Lieta C-50/21**

**Lūguma sniegt prejudiciālu nolēmumu kopsavilkums saskaņā ar Tiesas  
Reglamenta 98. panta 1. punktu**

**Iesniegšanas datums:**

2021. gada 29. janvāris

**Iesniedzējtiesa:**

*Tribunal Superior de Justicia de Cataluña* (Katalonijas Augstā  
tiesa, Spānija)

**Datums, kurā pieņemts iesniedzējtiesas nolēmums:**

2021. gada 19. janvāris

**Prasītāja:**

*Prestige and Limousine, S. L.*

**Atbildētājs:**

*Área Metropolitana de Barcelona* (Barselonas metropoles areāls)

**Pamatlietas priekšmets**

Administratīvā prasība par vietējās pašvaldības noteikumiem – Pasažieru pārvadājumi – Licence pasažieru komercpārvadājumu ar vieglo automobili (*Vehículos de Turismo con Conductor*; turpmāk tekstā “VTC”) pakalpojumu sniegšanai – Ierobežojumi – VTC licenču skaita ierobežošana atkarībā no taksometru licenču skaita – Prasība saņemt divkāršu atļauju VTC pakalpojumu sniegšanai vienīgi Barselonas metropoles areālā

**Lūguma sniegt prejudiciālu nolēmumu priekšmets un juridiskais pamats**

Brīvība veikt uzņēmējdarbību – Valsts atbalsts – LESD 49. pants un 107. panta 1. punkts – Valsts tiesiskais regulējums, ar kuru licenču pasažieru komercpārvadājumu ar vieglo automobili (VTC) pakalpojumu izmantošanai skaits Barselonas metropoles areālā ir ierobežots proporcijā 1:30 attiecībā pret taksometru licenču skaitu – Valsts tiesiskais regulējums, ar kuru pasažieru

komercpārvadājumu ar vieglo automobili (VTC) pakalpojumu sniegšanai pilsētteritorijā tiek prasīts saņemt divkāršu atļauju un noteiktas papildu prasības

### **Prejudiciālie jautājumi**

- 1) Vai LESD 49. pants un 107. panta 1. punkts nepieļauj tādus valsts normatīvus un administratīvus aktus, ar kuriem bez pamatota iemesla pasažieru komercpārvadājumu ar vieglo automobili (VTC) izsniedzamo licenču skaits ir ierobežots līdz vienai vai mazāk nekā vienai licencei attiecībā pret katrām trīsdesmit taksometru licencēm?
- 2) Vai LESD 49. pants un 107. panta 1. punkts nepieļauj tādu valsts tiesisko regulējumu, ar kuru bez pamatota iemesla ir noteikts, ka jāsaņem otra atļauja, un noteiktas papildu prasības attiecībā uz VTC transportlīdzekļiem, ar kuriem vēlas sniegt pakalpojumus pilsētteritorijā?

### **Atbilstošās Savienības tiesību normas**

LESD 49. un 107. pants

Tiesas spriedums, 2017. gada 20. decembris, *Asociación Profesional Elite Taxi*, C-434/15, EU:C:2017:98120

### **Atbilstošās valsts 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 – “LSTO”), 43. pantā sabiedriskā transporta atļaujas piešķiršanai ir paredzēts nosacījums, ka uzņēmumam, kas ir iesniedzis pieteikumu, ir tostarp jāpierāda, ka tas ir izpildījis citus tiesību aktos paredzētus īpašos nosacījumus, kas nepieciešami pakalpojumu pienācīgai sniegšanai, ievērojot nediskriminācijas un samērīguma principus.

Saskaņā ar šā paša likuma 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.”

LSTO 91. pantā ir paredzēts, ka sabiedriskā transporta atļaujas, tās neierobežojot brauciena sākumpunkta vai galapunkta ziņā, tiek piešķirtas pakalpojumu sniegšanai visā valsts teritorijā, no iepriekš minētā tostarp izslēdzot atļaujas, kas tiek piešķirtas pasažieru komercpārvadājumiem ar vieglo automobili, kurām ir jāatbilst nosacījumiem, kas tiesiskajā regulējumā ir noteikti saistībā ar brauciena sākumpunkta, galapunkta vai maršrutu.

LSTO tiek īstenots ar tā Īstenošanas noteikumiem, kuros ir izdarīti vairākkārtīgi grozījumi. Runājot par šiem Īstenošanas noteikumiem, ir jānorāda uz *Orden FOM/36/2008, de 9 de enero, por la que se desarrolla la sección segunda del capítulo IV del título V, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor, del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres* (2008. gada 9. janvāra Rīkojums FOM/36/2008 par Likuma par sauszemes transporta organizēšanu Īstenošanas noteikumu V sadaļas IV nodaļas 2. iedaļas piemērošanu pasažieru komercpārvadājumiem ar vieglo automobili), kas, savukārt, ir grozīts ar 2015. gada 18. decembra Rīkojumu FOM/2799/2015. Šā rīkojuma 1. pantā “Pienākums saņemt atļauju” ir noteikts, ka, “lai nodarbotos ar pasažieru komercpārvadājumiem ar vieglo automobili, katram transportlīdzeklī, kuru ir paredzēts izmantot šādai darbībai, ir jāsaņem atļauja, kas ļauj to izmantot šādu pakalpojumu sniegšanai [..]”.

Pamatlietā tiek apstrīdēti *Reglamento de ordenación de la actividad de transporte urbano discrecional de viajeros con conductor en vehículos de hasta nueve plazas que circula íntegramente en el ámbito del Área Metropolitana de Barcelona* (Noteikumi par neregulāriem pasažieru pārvadājumiem ar šoferi pilsētteritorijā transportlīdzekļos, kuros nav vairāk par deviņām sēdvietām un kuri pārvietojas Barselonas metropoles areāla robežās), kurus 2018. gada 26. jūnijā apstiprinājusi *Consejo Metropolitano del Área Metropolitana de Barcelona* (Barselonas metropoles areāla Metropoles dome, turpmāk tekstā – “AMB” jeb “atbildētāja”) un kuri publicēti 2018. gada 9. jūlijā *Boletín Oficial de la Provincia*

*de Barcelona (BOPB)*, kā arī 2019. gada 14. jūnija *Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya (DOGC)* Nr. 7897, (turpmāk tekstā – “*RVTC*”), kas stājas spēkā 2018. gada 25. jūlijā.

*RVTC* preambulā, atsaucoties uz Spānijas un Katalonijas autonomās kopienas tiesību aktos noteiktajiem juridiskajiem pamatiem, ir norādīts, ka šo pasažieru pārvadājumu modeli valsts iestādes reglamentē, izmantojot dažādas metodes, kas pilnībā atšķiras no tām, kas izmantotas citviet, dažādus pasažieru pārvadājumu veidus “liberalizējot” privātpersonu interesēs. Šā modeļa pamatojumam pēc būtības tiek norādīts uz vēlmi nodrošināt vides un ekonomikas ilgtspējību, kā arī rast jaunas iespējas publisko vietu izmantošanai citām, nocelņu satiksmes atšķirīgām sabiedriskajām vajadzībām. Tiek norādīts, ka tas nav saderīgi ar vēlmi veicināt pasažieru komercpārvadājumiem ar vieglo automobili izmantoto transportlīdzekļu skaita palielināšanu, to nolīgšanu vienam lietotājam un automašīnas kapacitātes izmantošanai pilnā apmērā.

Saskaņā ar *RVTC* 1. pantu to mērķis ir reglamentēt neregulārus pasažieru pārvadājumus tādos transportlīdzekļos, kuros nav vairāk par deviņām sēdvietām, un kas tiek izmantots kā pilsētas transports tikai pilsētteritorijā. To 2. pantā ir paredzēts, ka tie ir piemērojami tikai Barselonas metropoles areāla teritorijā. Savukārt 3. pantā pasažieru pārvadājumu pakalpojumi, izmantojot transportlīdzekli ar šoferi un kapacitāti līdz deviņām sēdvietām, ieskaitot vadītāju (*VTC*), tiek definēti kā tādi, kas tiek sniegti citas personas uzdevumā par samaksu un ko nesniedz saskaņā ar lineārajiem maršrutiem vai zonālajiem tīkliem vai iepriekš noteiktu regularitāti, un ka maksājums tiek veikts, noslēdzot līgumu ar vienu lietotāju par automašīnas kapacitātes izmantošanu pilnā apmērā. Ar 5. pantu Barselonas metropoles areālam (vietējai pašvaldībai) ar *Instituto Metropolitano del Taxi* (Metropoles taksometru iestāde, *IMET*) starpniecību tiek uzticēts īstenot administratīvās iejaukšanās pilnvaras attiecībā uz šiem pakalpojumiem.

Saskaņā ar *RVTC* 6. pantu Barselonas metropoles areāls piešķir atļaujas šādu pakalpojumu sniegšanai, pārskata šo atļauju nosacījumus un vajadzības gadījumā anulē tās. Šīs darbības reglamentēšana tostarp ietver darbības tiesisko regulējumu, atļauju sistēmas regulējumu un sankciju sistēmas regulējumu.

*RVTC* 7. pantā ir noteikts, ka šā pakalpojuma sniegšana pilsētas transporta vienotajā pārvaldības zonā, ko veido Barselonas metropoles areāla teritorija, ir pakārtota iepriekšējai atļaujai, kas ir jāsaņem katra šīs darbības veikšanai izmantotā transportlīdzekļa īpašniekam. Šā panta 4. un 5. punktā ir precizēts, ka šajā teritorijā, to izmantojot par sākumpunktu vai galapunktu, pakalpojumus var sniegt vienīgi ar Barselonas metropoles areāla izsniegtām atļaujām, un ka šīm atļaujām ir jābūt papildus citām atļaujām, kuras savu kompetenču ietvaros izsniedz citas administrācijas.

*RVTC* 10. pantā “Atļauju skaita noteikšana” ir paredzēts, ka Barselonas metropoles areālam ir jānosaka to maksimālais skaits jebkurā brīdī, ņemot vērā nepieciešamību nodrošināt pakalpojuma pietiekamību ar optimāliem

nosacījumiem iedzīvotājiem, neapdraudot tirgus dalībniekiem nodrošināto saimniecisko ienesīgumu.

*RVTC* pārejas noteikumā ir atzīts, ka ir spēkā atļaujas, kas izsniegtas iepriekš un kas bija spēkā šo noteikumu spēkā stāšanās brīdī, un attiecībā uz tām ir paredzēts, ka tās reglamentē un tām ir piemērojams jaunais tiesiskais regulējums. Savukārt pirmajā papildnoteikumā ir noteikts ka atļauju kopskaits nepārsniedz atbilstoši pārejas noteikumam piešķirto atļauju skaitu. Tajā arī noteikts, ka *Instituto Metropolitano del Taxi* var ierosināt uzsākt procesu, lai noteiktu, cik lielā mērā atļauju skaits drīkst pārsniegt pārejas noteikumā paredzēto skaitu noteikšanai, un ka spēkā esošo atļauju skaits nekādā gadījumā nedrīkst būt lielāks par vienu *VTC* licenci attiecībā pret katrām 30 taksometru darbības licencēm.

### **Īss pamatlīstas faktisko apstākļu un tiesvedības izklāsts**

- 1 Jau vairākus gadus pasažieru transporta pakalpojumu jomā taksometri konkurē ar transportlīdzekļiem, kas tiek izmantoti pasažieru komercpārvaldījumiem ar vieglo automobili (turpmāk tekstā – “*VTC*”).
- 2 Taksometru pakalpojums, gluži nebūdamas sabiedriskais pakalpojums, tomēr tiek veikts vispārējās interesēs un kā tāds tas ir pakļauts licenču skaita regulēšanai un ierobežošanai, piemērojot tarifus, kuriem nepieciešama iepriekšēja administratīva atļauja.
- 3 Ierobežots ir arī *VTC* pakalpojumu sniegšanas atļauju skaits. Faktisko apstākļu rašanās laikā “starppilsētu” un “pilsētas” transporta pakalpojumi varēja tikt sniegti visā valsts teritorijā (un it īpaši autonomajā vai reģionālajā līmenī), piemērojot tarifus, kuriem nebija jāsaņem iepriekšēja atļauja, bet kuriem tika piemērota iepriekš nolīgtu cenu sistēma, kas ļāva lietotājam jau sākotnēji zināt – un ar elektroniskiem līdzekļiem samaksāt – kopējā pakalpojuma cenu. Atšķirībā no taksometriem *VTC* transportlīdzekļi nevarēja izmantot autobusu braukšanas joslu, tiem nebija pieturvietu uz koplīetošanas ceļiem un tie nevarēja uzņemt pasažierus uz ielas, ja pakalpojums iepriekš nebija nolīgts, izmantojot atbilstošo informātikas lietotni.
- 4 Prasītāja ir viens no uzņēmumiem, kas sniedz *VTC* pakalpojumus Barcelonas metropoles areāla teritorijā. 2018. gada 10. jūlijā prasītāja cēla administratīvu prasību par *RVTC*, lūdzot tos atcelt. Šo prasību apstrīdēja Barcelonas metropoles areāla vietējā pašvaldība, kuras *Consejo Metropolitano* (Metropoles dome) minētos noteikumus bija pieņēmusi 2018. gada 26. jūnijā.

### **Pamatlīstas pušu galvenie argumenti**

- 5 Prasītājs apgalvo, ka Barcelonas metropoles areāls esot pieņēmis *RVTC* vienīgi tālab, lai liktu šķēršļus *VTC* uzņēmumu darbībai nolūkā aizsargāt taksometru



nozāres intereses, izmantojot metropoles areālā *VTC* pakalpojumus ierobežojošu regulējumu, kas ir pretrunā valsts tiesībām un Savienības tiesībām.

- 6 Būtībā prasītāja uzskata, ka ar *RVTC* ir pieļauti tiesību brīvi veikt uzņēmējdarbību, darījumdarbības un tiesību uz īpašumu pārkāpumi, ciktāl: i) nepamatoti tika izveidota divkāršu atļauju sistēma, proti, *VTC* atļaujai (ko reglamentē valsts tiesības un ko pārvalda autonomās kopienas vai reģioni) pievienojot metropoles areālā noteikto licenci, ko pārvalda *AMB*, nosakot papildu prasības valsts *VTC* atļauju regulējumā jau paredzētajām prasībām; ii) no metropoles areālā noteiktās atļaujas tika izslēgta lielākā daļa pašreizējo un nākotnē piešķiramo *VTC* atļauju, tādējādi nosakot nepamatotu ierobežojumu.
- 7 Atbildētāja uzskata, ka *RVTC* ir pilnībā saderīgi ar Eiropas Savienības tiesībām.

### Īss lūguma sniegt prejudiciālu nolēmumu motīvu izklāsts

- 8 Iesniedzējtiesa uzskata, ka LSTO 48. panta 3. punkts, kas ir juridiskais pamats *RVTC* noteiktajiem ierobežojumiem attiecībā uz *VTC* licenču skaitu, ciktāl tajā ir paredzēts *VTC* atļauju skaita ierobežojums bez jebkāda pamatojuma, var tikt uzskatīts par patvaļīgu.
- 9 Turklāt šī norma ir uzskatāma par esošu pretrunā i) brīvībai veikt uzņēmējdarbību saskaņā ar LESD 49. pantu, jo attiecas uz visiem Eiropas Savienībā reģistrētiem *VTC* uzņēmumiem, kuri kādā brīdī varētu būt ieinteresēti veikt uzņēmējdarbību Spānijā, taču to nevarētu izdarīt LSTO 48. panta 3. punkta noteikumu un jau esošo *VTC* atļauju skaita dēļ; ii) pienākumam neradīt šķēršļus tirdzniecībai Eiropas Savienībā atbilstoši LESD 107. panta 1. punktam.
- 10 Iesniedzējtiesa arī šaubās par to, vai ar iepriekš minētajām Savienības tiesību normām ir saderīga “divkāršas atļaujas” sistēma, kurai ir pakļauti *VTC* transportlīdzekļi Barselonas metropoles areāla teritorijā.
- 11 Faktisko apstākļu rašanās brīdī LSTO 91. pantā bija noteikts, ka *VTC* atļaujas tiks izsniegtas “pilsētas un starppilsētu pārvadājumiem visā valsts teritorijā”. Tas, ka Barselonas metropoles areāls paredz papildu licenci *VTC* pakalpojumu sniegšanai tā teritorijā (turklāt pakārtojot tās saņemšanu papildu prasībām), iespējams, varētu uzskatīt par stratēģiju, kuras mērķis ir līdz minimumam samazināt konkurenci, ko *VTC* pakalpojumi ir radījuši attiecībā pret taksometriem; un tas tiek darīts ar argumentiem, par kuru nopietnību un pamatotību iesniedzējtiesai pagaidām ir nopietnas šaubas.
- 12 Ar 2018. gada 4. jūnija spriedumu Nr. 921 lietā Nr. 438/2017 arī *Tribunal Supremo* (Augstākā tiesa, Spānija) atzina, ka porocija 1:30 nav pamatota.
- 13 Pēc pamatlietā izskatītās administratīvās prasības iesniegšanas LSTO tika grozīts ar Karaļa 2018. gada 28. septembra Dekrētlukumu 13/2018 (2018. gada 29. septembra *BOE* 236), ar kuru: i) tika saglabāta LSTO 48. panta 3. punktā

paredzētā kvota 1:30; ii) VTC pakalpojumi tika ierobežoti ar “starppilsētu” transportu, paredzot, ka četru gadu laikā ir jāizzūd VTC pakalpojumu sniegšanai pilsētu vai metropoļu teritorijās.

- 14 Attiecībā uz šo lietu – tā rezultātā tika pieņemti jauni metropoles areāla noteikumi, kas arī tika apstrīdēti iesniedzējtiesā. Tomēr šajā lūgumā sniegt prejudiciālu nolēmumu norādītā Savienības tiesību interpretācija ir nepieciešama šā strīda atrisināšanai, it īpaši, ņemot vērā norādīto vispārējo stratēģisko kontekstu, kura virzība var saglabāties ilglaicīgi.
- 15 Turklāt iesniedzējtiesā tiek izskatītas vēl citas četrpadsmit prasības ar tādu pašu priekšmetu, dažas no kurām ir cēlušas ar starptautiskām platformām saistīti uzņēmumi.

DARBBA VERSIJA