

Affaire C-475/22

Demande de décision préjudicielle

Date de dépôt :

15 juillet 2022

Juridiction de renvoi :

Tribunal Supremo (Espagne)

Date de la décision de renvoi :

20 mai 2022

Partie demanderesse :

Maxi Mobility Spain SLU

Parties défenderesses :

Comunidad de Madrid

Asociación Nacional del Taxi

Asociación Taxi Project 2.0

[OMISSIS : número du recours et nom du juge qui a rendu la décision et du Letrado de la administración de justicia].

TRIBUNAL SUPREMO (COUR SUPREME, ESPAGNE)

Chambre du contentieux administratif

Section : TROISIÈME

ORDONNANCE

[OMISSIS : composition de la juridiction]

Madrid, le vendredi 20 mai 2022.

[OMISSIS : nom du juge qui a rendu la décision]

EN FAIT

PREMIÈREMENT.– Maxi Mobility Spain, S.L.U., a introduit un recours administratif devant la chambre du contentieux administratif (huitième section) du Tribunal Superior de Justicia de Madrid (Cour supérieure de justice de Madrid, Espagne) contre la décision du 14 novembre 2018 du vice-ministère des transports, du logement et des infrastructures de la Comunidad de Madrid, rejetant le recours hiérarchique de la requérante contre la décision du Directeur général des transports du 25 avril 2018. La dernière des décisions administratives susmentionnées rejetait la demande de Maxi Mobility Spain, S.L.U., de 1 000 autorisations de location de véhicules avec chauffeur.

Le recours a été rejeté par un arrêt du 10 février 2021, qui a fait l'objet d'un pourvoi en cassation de la requérante.

DEUXIÈMEMENT.– Après la réception du dossier, la chambre de céans a jugé le pourvoi recevable par ordonnance du 9 septembre 2021, déclarant que la question qui y est posée, qui présente un intérêt cassationnel objectif pour la formation de la jurisprudence, consiste à renforcer, compléter, nuancer ou, le cas échéant, corriger la jurisprudence de la chambre de céans aux fins d'analyser la règle fixant un ratio de 1 VTC pour 30 taxis à la lumière des articles 49 (liberté d'établissement) et 102 et 107 (aides d'État) TFUE, et de déterminer l'opportunité de poser la question préjudicielle demandée par la requérante, en identifiant comme règles qui, en principe, feront l'objet d'une interprétation l'article 48 de la Loi de réglementation des transports terrestres (Ley 16/1987 de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, ci-après la « LOTT ») et les articles 49, 102 et 107 TFUE.

TROISIÈMEMENT.– L'examen du pourvoi en cassation s'est poursuivi et le mandataire ad litem de Maxi Mobility Spain, S.L.U. a présenté la requête de cette société.

[OMISSIS : questions procédurales internes]

QUATRIÈMEMENT.– Une fois l'examen du pourvoi en cassation achevé, par ordonnance du 3 mars 2022, la délibération et le prononcé de l'arrêt ont été fixés au 19 avril de la même année.

CINQUIÈMEMENT.– Après que la date de la délibération et du prononcé de l'arrêt ont été fixés, le mandataire ad litem de la requérante a déposé une demande écrite de suspension de la procédure jusqu'à ce que la Cour se soit prononcée sur la demande de décision préjudicielle C-50/21 du Tribunal Superior de Justicia de Cataluña (Cour supérieure de justice de Catalogne, Espagne), au motif que l'objet, la cause et les motifs étaient identiques, cette demande a été rejetée après avoir entendu les autres parties à la procédure.

Par la suite, Maxi Mobility Spain, S.L.U., a présenté une nouvelle demande écrite à laquelle elle a joint, en vertu de l'article 271 de la loi sur la procédure civile

(Ley 1/2000 , de 7 de enero, de Enjuiciamiento Civil), une documentation composée de : la communication de la Commission relative à un service local de transport de passagers à la demande (taxis et VTC) performant et durable (JO 2022, C 62, p. 1), les observations de la Commission dans l'affaire C-50/21 et les observations de la République tchèque dans la même affaire. Les défenderesses ont eu l'occasion d'être entendues et ont déclaré leur opposition à l'admission des documents susmentionnés.

SIXIÈMEMENT.– La délibération dans la présente affaire a commencé le 19 avril 2022 et s'est poursuivie jusqu'au 18 mai.

EN DROIT

PREMIÈREMENT.– L'objet et le but du pourvoi.

La société commerciale Maxi Mobility Spain, S.L.U., conteste par le présent pourvoi en cassation l'arrêt rendu par la Chambre du contentieux administratif (huitième section) du Tribunal Superior de Justicia de Madrid (Cour supérieure de justice de Madrid), le 10 février 2021. L'arrêt attaqué a rejeté le recours contentieux administratif formé par cette société contre le rejet par la Comunidad de Madrid d'une demande de 1 000 autorisation de locations de véhicules avec chauffeur.

Le pourvoi a été admis par la chambre de céans par ordonnance du 9 septembre 2021, déclarant qu'il y avait un intérêt cassationnel à renforcer, clarifier ou corriger la jurisprudence relative au ratio de 1 véhicule avec chauffeur (VTC) pour 30 taxis à la lumière des articles 49 (liberté d'établissement), 102 et 107 (aides d'État) TFUE et à décider s'il y avait lieu de procéder au renvoi préjudiciel demandé par la requérante.

La société commerciale requérante fonde son pourvoi sur les moyens suivants :

- A) L'arrêt attaqué a violé la liberté d'établissement et l'interdiction des aides d'État, enfreignant ainsi les articles 49, 102 et 107 TFUE, en jugeant conforme au droit le refus d'accorder les autorisations de VTC demandées sur la base de l'article 48 de la LOTT, dans sa rédaction en vigueur au moment de la demande, au motif du dépassement du ratio de 1 VTC pour 30 taxis. Elle considère également que la juridiction de première instance a violé son droit à une protection juridictionnelle effective en ne procédant pas à un renvoi préjudiciel.
- B) Réglementation incorrecte de la location de véhicules avec chauffeur, qui est un transport occasionnel, en classant celle-ci avec la location de véhicules sans chauffeur, qui est une activité accessoire au transport.
- C) Violation de l'article 42 de la LOTT et de la jurisprudence applicable concernant l'existence d'une autorisation par société et non par véhicule. La

requérante ne motive pas cet argument en cassation mais renvoie à cet égard à la requête de première instance.

Les défenderesses, la Comunidad de Madrid, l'Asociación Nacional del Taxi et l'Asociación Taxi Project 2.0 nient les violations du droit de l'Union susmentionnées, invoquent l'arrêt de la chambre de céans du 4 juin 2018 (affaire 1/438/2017) et nient qu'il aurait fallu procéder à un renvoi préjudiciel en première instance, de sorte que le droit à une protection juridictionnelle effective n'aurait pas été violé. La Comunidad de Madrid conclut au rejet du pourvoi et n'estime pas nécessaire de poser une question préjudicielle. L'Asociación Nacional del Taxi et Taxi Project 2.0 soulignent toutefois que le Tribunal Superior de Justicia de Cataluña (Cour supérieure de justice de Catalogne, Espagne) a déjà procédé à un renvoi préjudiciel comportant une question préjudicielle dans laquelle la jurisprudence de la juridiction de céans est interprétée incorrectement et ne reflète pas objectivement le cadre réglementaire et factuel du secteur. C'est pourquoi elles estiment qu'il convient de poser une autre question préjudicielle dans le cadre du présent pourvoi, dans les termes indiqués dans leurs mémoires. En tout état de cause, les deux associations concluent au rejet du pourvoi.

DEUXIÈMEMENT.– Sur les circonstances qui conduisent la chambre de céans à saisir la Cour à titre préjudiciel.

Bien que la requérante fonde son pourvoi sur les moyens présentés ci-dessus, le litige porte essentiellement sur le premier de ceux-ci, qui soulève directement la question de la compatibilité de la limitation du nombre d'autorisations de VTC à un ratio de 1 VTC pour 30 taxis avec la liberté d'établissement et avec l'interdiction des aides d'État en droit de l'Union.

De telles questions n'ont pas été soulevées dans l'arrêt de 2018 de la chambre de céans, dans lequel la controverse portait essentiellement sur le droit national, plus précisément sur la compatibilité des limitations des autorisations de VTC avec les dispositions de la Loi sur la garantie de l'unité du marché (Ley 20/2013, de 9 de diciembre, de Garantía de la Unidad de Mercado, ci-après la « LGUM »), tandis que les références à des questions de droit de l'Union ne requéraient pas que la chambre de céans se prononce. Néanmoins, dans cet arrêt, nous avons affirmé l'applicabilité du droit de l'Union à ce domaine, bien que le secteur des transports ne soit pas soumis à la directive sur les services et à l'article 56 TFUE. À cet égard, nous avons dit à cette occasion :

« Enfin, il convient d'examiner l'éventuelle application du droit de l'Union à l'affaire. Dans l'arrêt du 20 décembre 2017, Asociación Profesional Elite Taxi (C-434/15, EU:C:2017:981), la Cour a jugé que des services d'intermédiation tels que ceux fournis par les entreprises requérantes au moyen de véhicules avec chauffeurs doivent être qualifiés de services dans le domaine des transports au sens de l'article 58, paragraphe 1, TFUE et que, par conséquent, ils ne relèvent pas du champ d'application de

l'article 56 TFUE et des directives 2006/123/CE (directive « services ») et 2000/31/CE (directive sur le commerce électronique).

La directive « services », dont l'article 2, paragraphe 2, sous d), excluait expressément de son champ d'application les services dans le domaine des transports, a été transposée en droit national par la Loi sur le libre accès aux activités de services et leur exercice (Ley 17/2009, de 23 de noviembre, sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio, ci-après la « Loi sur les services »). Conformément aux dispositions de la directive, cette loi (souvent appelée « Loi parapluie ») excluait également de son champ d'application les services dans le domaine des transports, en mentionnant spécifiquement les « transports urbains » dans la disposition prévoyant cette exclusion (l'article 2, paragraphe 2, sous d)).

Malgré cette exception, la loi adoptée pour adapter les lois sectorielles à la directive « services » et pour transposer cette dernière en droit national (Loi modifiant diverses lois pour les adapter à la loi sur le libre accès aux activités de services et leur exercice, Ley 25/2009, de 22 de diciembre, de modificación de diversas leyes para su adaptación a las actividades de servicios y su ejercicio, souvent appelée « Loi omnibus ») a modifié, à son article 21, diverses dispositions de la LOTT et en a supprimé d'autres, dans un sens libéralisateur. En d'autres termes, dans le domaine des transports, le législateur espagnol est allé au-delà de ce qui était requis par la directive « services ».

Concrètement, et pour ce qui est pertinent en l'espèce, les articles 49, 50, 135 et 136 ont été abrogés. L'abrogation des articles 49 et 50 a supprimé la base légale des limitations quantitatives de l'accès à l'activité de transport ; et l'abrogation des articles 135 et 136 a supprimé la base légale de l'imposition de certaines exigences, notamment l'exigence d'un nombre minimum de véhicules pour exercer l'activité de location de véhicules avec chauffeur et des exigences concernant les caractéristiques des véhicules.

Ainsi, malgré la non-applicabilité au secteur des transports de la directive « services » et de la Loi sur les services, la Loi « omnibus » et le libre choix du législateur espagnol ont conduit à une large libéralisation de ces services et donc des transports urbains au moyen de la location de véhicules avec chauffeur. Bien que la réforme ultérieure de la LOTT par la Loi 9/2013 (Ley 9/2013, de 4 de julio, por la que se modifica la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres y la Ley 21/2003, de 7 de julio, de Seguridad Aérea) ait un caractère restrictif par rapport à la Loi « omnibus », elle n'en confirme pas moins pour autant de manière exhaustive la pleine validité des principes du droit de l'Union dans le domaine des services de transport. En effet, bien que, ainsi que nous l'avons déjà répété, ce soit la loi qui a introduit dans la LOTT des modifications qui, à leur tour, ont rendu nécessaire la réforme du Règlement de la Loi de réglementation des transports terrestres (Reglamento de la Ley 16/1987, de

30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres, ci-après le « ROTT »), la première disposition finale est libellée comme suit :

– « **Première disposition finale.** Le ROTT.

1. Le règlement de la loi 16/1987, du 30 juillet 1987, sur l'organisation du transport terrestre, approuvé par le décret royal 1211/1990, du 28 septembre 1990, et les dispositions prises pour son application sont déclarés en vigueur, dans la mesure où ils ne s'opposent pas aux dispositions de la présente loi ou aux dispositions approuvées par l'Union européenne qui sont applicables en la matière.

2. Dans un délai de deux ans à compter de l'entrée en vigueur de la présente loi, le gouvernement adaptera le règlement susmentionné aux modifications apportées au contenu de la LOTT ».

En outre, à l'article 43, paragraphe 1, sous d) et g), il est rappelé que les restrictions prévues par ces dispositions sont soumises aux principes de proportionnalité et de non-discrimination ; et, en renvoyant expressément au droit de l'Union, après avoir prévu que l'octroi des autorisations de transport est réglementé et avant de prévoir les restrictions quantitatives attaquées que nous examinerons ci-après, l'article 48, paragraphe 2, prend soin de préciser « néanmoins, et dans le respect des règles de l'Union et des autres dispositions qui, le cas échéant, sont applicables, [...] ».

Ainsi, le législateur, non seulement dans la LGUM, mais aussi dans la modification même de la LOTT apportées en 2013, exprime l'applicabilité générale de la législation de l'Union à ce domaine, bien que la directive « services » ne lui soit pas applicable » (quatrième motif en droit, sous c)).

Toutefois, et comme nous l'avons dit, compte tenu de la formulation des pourvois, l'examen a porté sur la compatibilité des restrictions attaquées avec la législation nationale, plus précisément avec la LGUM précitée, ce qui a conduit la chambre de céans à considérer qu'il n'était pas nécessaire d'adresser une demande de décision préjudicielle à la Cour. En outre, tant la loi précitée que la Loi « omnibus » ont appliqué dans une large mesure les dispositions de la directive « services » au secteur des transports en Espagne.

En l'espèce, au contraire, la question soulevée par Maxi Mobility porte essentiellement, comme nous l'avons indiqué, sur la compatibilité de la limitation spécifique du nombre de VTC avec un ratio de 1 VTC pour 30 taxis avec la liberté d'établissement et l'interdiction des aides d'État. Par ailleurs, tant cette société commerciale que les défenderesses, Asociación Nacional del Taxi et Taxi Project 2.0, demandent un renvoi préjudiciel, mais avec des formulations différentes. Par ailleurs, il est constant que la chambre du contentieux administratif (troisième section) du Tribunal Superior de Justicia de Cataluña (Cour supérieure de justice de Catalogne) a procédé à un renvoi préjudiciel à la Cour portant précisément sur la limitation numérique précitée, mais dans lequel, selon ces parties, elle n'a pas

fourni à la Cour une présentation correcte de la situation factuelle et juridique dans laquelle s'insérait ce renvoi préjudiciel. Enfin, la requérante, Maxi Mobility, a demandé la suspension de cette procédure et d'autres procédures similaires jusqu'à ce que la Cour se prononce sur la question déjà soulevée par le Tribunal Superior de Justicia de Cataluña (Cour supérieure de justice de Catalogne).

Tout cela a conduit la chambre céans à décider de procéder à un renvoi préjudiciel dans le cadre de la présente procédure, afin de déterminer si la législation nationale applicable au cas de figure de l'espèce est compatible avec l'ordre juridique de l'Union, comme l'ont demandé les parties au litige, afin que la chambre de céans, en tant que juridiction nationale suprême et de dernière instance, puisse soumettre à la Cour l'interprétation du droit national applicable à l'affaire.

TROISIÈMEMENT.— La législation nationale concernée par le renvoi préjudiciel.

Pour une meilleure compréhension de la question juridique soulevée, il convient de faire un bref rappel de l'évolution de la réglementation des transports, en portant une attention particulière au point qui suscite débat en l'espèce.

La Loi « omnibus » susmentionnée a modifié diverses lois pour les mettre en conformité avec la directive « services », notamment la LOTT, en supprimant la possibilité de conditionner ou de limiter l'octroi des licences de transport et en éliminant la limitation, en vigueur jusqu'alors, permettant d'accorder seulement 1 autorisation de VTC pour 30 licences de taxi. Par la suite, le ROTT a été modifié pour l'adapter aux modifications introduites dans cette loi. Toutefois, certaines exigences relatives à l'activité de location de véhicules avec chauffeur ont été prévues dans le règlement alors qu'elles n'avaient plus de base légale. Dans l'arrêt du 14 février 2012 (RCA 1/427/2010), confirmé par plusieurs autres, la chambre de céans a annulé certaines des exigences réintroduites dans le ROTT et a déclaré qu'il était impossible de refuser des autorisations de VTC en invoquant des exigences ou des restrictions réglementaires qui n'avaient plus de base légale après la modification de la LOTT par la Loi « omnibus » (arrêt du Tribunal Supremo, du 27 janvier 2014, RC-5892/2011).

Suite à l'interprétation exposée dans notre arrêt de 2012, le législateur a de nouveau modifié la LOTT par la Loi 9/2013 en soumettant à autorisation la location de véhicules avec chauffeur et en réintroduisant la base légale pour imposer de nouvelles limitations réglementaires aux VTC, tant quantitatives que concernant les véhicules.

Cette réforme de la LOTT a ouvert une phase transitoire, jusqu'au développement réglementaire des nouvelles dispositions, au cours de laquelle les administrations régionales compétentes en la matière ont compris que la nouvelle habilitation légale pour imposer des restrictions aux licences VTC reprenait les limitations prévues dans la LOTT avant la réforme apportée par la Loi « omnibus »,

y compris le ratio de 1 VTC pour 30 taxis, qui avait été abrogé ou annulé par la chambre de céans pour absence de base légale. Une telle interprétation a été désavouée par la jurisprudence constante de la chambre de céans à partir de l'arrêt du 13 novembre 2017 (RC-3542/2015), dans lequel nous avons dit que le renvoi au règlement opéré dans la LOTT à partir de la réforme opérée par la Loi 9/2013 ne pouvait être comprise que comme une référence aux développements réglementaires futurs.

En développement des autorisations précitées incorporées dans le LOTT par la loi 9/2013, le ROTT a été à nouveau modifié par le Décret royal 1057/2015, du 20 novembre, en réintroduisant à l'article 181, paragraphe 3, le ratio d'1 VTC pour 30 taxis, sauf si les communautés autonomes compétentes en la matière adoptent un ratio moins restrictif pour les VTC.

Enfin, le Décret-loi royal 3/2018, du 20 avril, a de nouveau modifié la LOTT et ajouté un paragraphe 3 à l'article 48, incorporant le ratio d'1 VTC pour 30 taxis de l'article 181, paragraphe 3, du ROTT dans la loi elle-même, en abrogeant en même temps cette disposition.

Ainsi, au moment où la demande de 1 000 autorisations en cause en l'espèce a été introduite, la limitation au ratio de 1 VTC pour 30 taxis [avait rang réglementaire puisqu'elle était prévue à l'article 181, paragraphe 3, du ROTT, et que c'est plus tard qu'elle a été incorporée à l'article 48, paragraphe 3, de la LOTT].

QUATRIÈMEMENT.– Sur la jurisprudence de la chambre de céans en ce qui concerne la limitation au ratio de 1 VTC pour 30 taxis.

a) *Sur les restrictions imposées aux VTC.*

Dans l'arrêt souvent cité de la chambre de céans, du 4 juin 2018 (affaire 2/438/2017), nous avons entériné la possibilité de prévoir des restrictions à l'activité des VTC imposées par l'administration, étant entendu qu'assurer un service public de taxis, soumis à une forte réglementation, dans le cadre d'une certaine conception du transport urbain, constitue « un objectif légitime des pouvoirs publics, dont la garantie peut être considérée comme une raison impérieuse d'intérêt général ».

Nous avons justifié cette interprétation par les prémisses suivantes :

- « – Le service de taxis est actuellement conçu comme un mode de transport urbain par des véhicules de tourisme qui constitue un service d'intérêt public et pour lequel les administrations responsables cherchent à garantir certains niveaux de qualité, de sécurité et d'accessibilité. Par conséquent, il est fortement réglementé (avec notamment des quotas de licences et l'établissement de tarifs réglementés) visant à garantir ces caractéristiques.
- Assurer un tel service de transport urbain est un objectif légitime des pouvoirs publics, dont la réalisation peut être considérée comme une raison

impérieuse d'intérêt général justifiant des mesures réglementaires concernant des services similaires dans le même segment de marché, nonobstant le fait que ces mesures affectent la concurrence et la liberté d'établissement, à condition que les mesures spécifiques adoptées soient nécessaires et proportionnées.

- Enfin, dès lors que le service de taxi est conçu et réglementé de la manière précitée, et que le service de taxi et le service de VTC constituent deux formes de transport urbain qui sont aujourd'hui en concurrence directe sur le même marché et fournissent un service similaire, l'objectif de maintenir un équilibre entre les deux formes de transport urbain apparaît comme un moyen de garantir le maintien du service de taxi en tant que service d'intérêt général et, par conséquent, protégé par la raison impérieuse d'intérêt général de garantir le modèle de transport urbain précité » (sixième motif en droit sous A.c).

b) Sur le service de taxis en tant que service d'intérêt public.

Nous avons ensuite justifié la prise en compte de l'objectif d'assurer un service de taxis en tant que service d'intérêt général, du point de vue du droit national, dans les termes suivants :

« Ces prémisses exigent de justifier que la qualification de cet objectif en tant que raison impérieuse d'intérêt général n'est pas contraire, non pas tant directement à la réglementation de l'Union en matière de transports, étant donné que le domaine des transports ne relève pas de la directive « services », mais plutôt aux prémisses de la LGUM, qui répondent bien à l'orientation de la directive. En effet, l'article 5 de cette loi, dont nous avons déjà expliqué l'applicabilité à ce domaine, impose aux autorités publiques de justifier que les limitations à l'accès à une activité économique ou à son exercice, ou l'imposition d'exigences pour son développement, sont nécessaires à la sauvegarde de l'une des raisons impérieuses d'intérêt général visées à l'article 3, paragraphe 11, de la Loi sur les services. En outre, les limitations et exigences éventuelles doivent être proportionnées et restreindre ou fausser le moins possible l'activité économique. Ces deux dispositions sont libellées comme suit :

« **Article 5. Principe de nécessité et de proportionnalité des actions des autorités compétentes** ».

1. Les autorités compétentes qui, dans l'exercice de leurs compétences respectives, fixent des limites à l'accès à une activité économique ou à son exercice conformément aux dispositions de l'article 17 de la présente loi ou soumettent le développement d'une activité au respect de certaines exigences, doivent justifier la nécessité de ces restrictions ou exigences par la sauvegarde de l'une des raisons impérieuses d'intérêt général visées à l'article 3, paragraphe 11, de la Loi 17/2009, du 23 novembre, relative au libre accès aux activités de services et à leur exercice.

2. Toute limite ou exigence fixée conformément au paragraphe précédent doit être proportionnée à la raison impérieuse d'intérêt général invoquée, et il ne doit pas exister d'autre moyen restreignant ou faussant moins l'activité économique ».

Article 3. Définitions

« Aux fins de la présente loi on entend par :

[...]

11. « Raison impérieuse d'intérêt général » telle que définie et interprétée par la Cour de justice de l'Union européenne et limitée aux raisons suivantes : l'ordre public, la sécurité publique, la santé publique, la préservation de l'équilibre financier du système de sécurité sociale, la protection des consommateurs, des destinataires de services et des travailleurs, la loyauté des transactions commerciales, la lutte contre la fraude, la protection de l'environnement et de l'environnement urbain, la santé des animaux, la propriété intellectuelle, la conservation du patrimoine national historique et artistique, des objectifs de politique sociale et des objectifs de politique culturelle ».

Ainsi, il convient de préciser que les raisons impérieuses d'intérêt général qui peuvent justifier l'imposition de limitations à une activité économique selon la LGUM ne sont pas seulement celles visées à l'article 17, paragraphe 1, sous a), de ladite loi (ordre public, sécurité publique, santé publique ou protection de l'environnement), qui sont celles envisagées pour la mesure la plus restrictive, l'exigence d'une autorisation préalable, qui, par ailleurs, peut également être fondée sur les circonstances visées à l'article 17, paragraphe 1, sous c), qui inclut l'utilisation du domaine public, l'existence de services publics soumis à des tarifs réglementés et la limitation du nombre d'opérateurs économiques sur le marché, mais aussi celles de la liste plus large de l'article 3, paragraphe 11, de la Loi « parapluie » reproduite ci-dessus.

L'objectif précité de maintenir un service de transports urbains soumis à certaines exigences dans l'intérêt général peut sans doute être considéré comme inclus, plus ou moins directement ou amplement, dans plusieurs des raisons visées dans cette disposition, telles que la sécurité publique, la protection des destinataires des services, la protection de l'environnement et du milieu urbain ainsi que les objectifs de la politique sociale. Ainsi, nous considérons qu'assurer un service de transport urbain réglementé ayant le sens et la finalité susmentionnés est, bien entendu, un objectif de la politique de transports urbains des autorités publiques compétentes, qui vise à garantir de manière plus efficace et effective la protection des intérêts et de la sécurité des destinataires des services et la protection de l'environnement urbain.

Partant, nous rejetons l'opinion exprimée par la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) selon laquelle l'intérêt public en la matière

est inévitablement lié à la déréglementation totale des deux types de services de transport urbain afin qu'ils puissent se concurrencer et qui exclut tout type de contrôle réglementaire visant à assurer l'équilibre entre les deux ou à assurer un service de transports urbains avec des véhicules de tourisme soumis à certaines exigences de qualité et de sécurité, comme c'est actuellement le choix des pouvoirs publics en ce qui concerne le service de taxis. Au contraire, nous considérons que les pouvoirs publics peuvent choisir entre le modèle existant, consistant à assurer un service de taxis présentant ces caractéristiques (auquel cas ce choix peut être accepté comme une raison impérieuse d'intérêt général) ou laisser les transports urbains soumis exclusivement à la libre concurrence : l'option choisie constitue une décision politique en matière de transports urbains, dont les limites sont fixées par la nécessité, la proportionnalité et le caractère non discriminatoire des mesures réglementaires imposées » (sixième motif en droit, sous A.c).

c) *Sur la limitation au ratio de 1 VTC pour 30 taxis.*

En ce qui concerne la limitation au ratio de 1 VTC pour 30 taxis, et en faisant référence à l'article 181, paragraphe 3, du ROTT, qui à ce moment-là était la disposition prévoyant la limitation susmentionnée, avec l'habilitation légale prévue à l'article 48, paragraphe 2, du LOTT, nous avons dit :

« **SEPTIÈMEMENT.** – Sur les restrictions quantitatives auxquelles sont soumises les autorisations de véhicules avec chauffeur (ratio 1 VTC pour 30 taxis ou règle de proportionnalité).

L'article 48 de la LOTT, dans sa rédaction antérieure au Décret-loi royal 3/2018, était rédigé comme suit :

« **Article 48**

1. L'octroi des autorisations d'exercer une activité de transports publics est réglementée de sorte qu'elle ne peut être refusée que si les conditions requises à cet effet ne sont pas remplies.
2. Toutefois, et conformément aux dispositions du droit de l'Union et aux autres dispositions éventuellement applicables, lorsque l'offre de transport public de voyageurs par des véhicules de tourisme est soumise à des limitations quantitatives au niveau d'une communauté autonome ou d'une commune, des limitations réglementaires peuvent être apportées à l'octroi tant de nouvelles autorisations d'opérer un service de transport interurbain dans cette classe de véhicules que d'autorisations d'exercer l'activité de location des véhicules avec chauffeur ».

Cette disposition a été développée à l'article 181, paragraphe 3, du ROTT, dans la formulation que lui donne l'article unique, paragraphe 1, du Décret royal 1057/2015 attaqué, avec la formulation suivante :

« 3. Conformément aux dispositions de l'article 48, paragraphe 2, de la LOTT, lorsque l'offre de transports publics de voyageurs en véhicules de tourisme est soumise à des limitations quantitatives dans une communauté autonome ou dans l'une des communes qui la composent, l'autorité compétente peut refuser d'accorder de nouvelles autorisations de location de véhicules avec chauffeur afin de maintenir un équilibre adéquat entre l'offre des deux modes de transport sur son territoire.

En tout état de cause, une situation de déséquilibre est réputée exister et, par conséquent, l'octroi de nouvelles autorisations de location de véhicules avec chauffeur est refusé lorsque le rapport entre le nombre d'autorisations existantes sur le territoire de la Communauté autonome où les véhicules doivent être domiciliés et le nombre d'autorisations de transport public de voyageurs dans des véhicules de tourisme domiciliés sur le même territoire est supérieur à un ratio de 1 VTC pour 30 taxis.

Toutefois, les communautés autonomes qui, sur délégation de l'État, ont assumé des compétences en matière d'autorisations concernant la location de véhicules avec chauffeur peuvent modifier la règle de proportionnalité visée à l'alinéa précédent, sous réserve d'appliquer une règle moins contraignante ».

Bien que cela soit déjà hors du champ du présent pourvoi, disons que le Décret-loi royal 3/2018 n'a pas modifié les paragraphes 1 et 2 de l'article 48 de la LOTT, tel que reproduits ci-dessus, mais il y a ajouté un paragraphe 3 qui incorpore dans la loi la limitation à un ratio de 1 VTC pour 30 taxis prévu à l'article 181, paragraphe 3, du ROTT, tout en abrogeant ce dernier.

Comme on peut le constater, la disposition réglementaire attaquée habilitait l'autorité compétente d'une communauté autonome ou d'une commune à refuser les autorisations de location de véhicules avec chauffeur lorsque, sur le territoire correspondant, il existait des limitations quantitatives à l'offre de transports publics sous forme de véhicules de tourisme, c'est-à-dire du service de taxis, « afin de maintenir un équilibre approprié entre l'offre des deux modes de transport sur son territoire ».

Deux règles ont été ajoutées à cette disposition :

- la présomption de déséquilibre (qui permet automatiquement de refuser de nouvelles autorisations) lorsque, dans la Communauté autonome, le rapport entre les autorisations de location de véhicules avec chauffeur et les taxis est supérieur à un ratio de 1 pour 30. En d'autres termes, si pour 30 taxis, il y a plus de 1 autorisation de VTC, l'on présume qu'il y a un déséquilibre entre les deux modes de transport ;
- La seconde règle est que l'autorité compétente pour accorder les autorisations (régionale ou municipale) peut modifier ce ratio dans un sens moins restrictif, c'est-à-dire autoriser plus de 1 VTC pour 30 taxis.

Conformément à ce que nous avons dit dans le motif en droit précédent, nous devons examiner si cette limitation quantitative répond aux principes de nécessité et de proportionnalité envisagés à l'article 5 de la LGUM ; si sa nature respecte les interdictions stipulées à l'article 18, sous g), de la LGUM ; et, enfin, s'il s'agit d'une limitation discriminatoire.

En ce qui concerne le premier point, dès lors que l'on admet qu'il est justifié de préserver un équilibre entre les deux modes de transports urbains afin de garantir un mode tel que le transport en taxi, prévoir un ratio VTC/taxis est sans aucun doute une mesure appropriée et proportionnée, et il ne semble pas facile de proposer une mesure alternative qui pourrait être moins restrictive, et il n'appartient pas à la chambre de céans de le faire.

L'appréciation du ratio choisi (1/30) est une autre question, étant donné que la justification avancée par l'Administration a été exclusivement historique, le ratio accordé par règlement en 1998, sans aucune justification à ce moment-là, et que ce ratio est resté inchangé. Bien qu'il n'existe aucune certitude quant au ratio VTC/taxis actuel dans les différentes communes, il ne semble pas contestable, selon les déclarations et la documentation fournies par les parties, qu'après l'octroi de nombreuses licences de VTC au cours des dernières années, en mettant à profit, d'abord, la suppression des limitations et, ensuite, le retard dans l'approbation du règlement désormais attaqué, il est peut-être même supérieur à 1/10 dans les principales villes. Cela signifie, comme le soulignent les requérantes, que la réintroduction de cette limitation quantitative signifiait, au moment de l'adoption du Décret royal 1057/2015, un gel du nombre de licences VTC déjà accordées. Toutefois, si l'administration n'a fourni aucune justification motivée pour le ratio spécifique de 1 VTC pour 30 taxis, les requérantes ne proposent pas non plus une autre solution pour remplacer ce ratio, hormis son opposition catégorique au contingentement des licences de VTC. À cela s'ajoute une circonstance d'une importance incontestable, à savoir que la limitation réglementaire à 1 VTC pour 30 taxis est une limite maximale qui peut être abaissée par les administrations compétentes, permettant qu'il y ait plus de 1 licence de VTC pour 30 taxis.

Alors, si nous prenons en considération les circonstances décrites, à savoir qu'aucune des défenderesses ne fournit de critères utiles pour déterminer un rapport idéal entre les deux types de transports urbains, que les requérantes ne nient pas que cette limite maximale puisse servir à maintenir l'objectif d'un rapport équilibré entre les deux types de transports et, enfin, qu'il s'agit d'une limite maximale que les communautés autonomes ou les municipalités compétentes peuvent adapter aux circonstances spécifiques, nous devons conclure qu'il n'existe aucune preuve que ce ratio n'est pas conforme à la loi.

Par ailleurs, et conformément à ce que nous avons indiqué dans le motif en droit précédent, il ne s'agit pas non plus d'une exigence de nature économique au sens de la Loi sur les services. C'est sans doute cette mesure qui pourrait poser le plus de problèmes si elle devait être comprise comme une réglementation du secteur. Il

s'agit toutefois d'une limitation a priori, bien qu'elle puisse être adaptée dans un sens moins restrictif par les autorités compétentes, qui ne subordonne pas l'octroi des autorisations à l'obligation de prouver ou d'établir à tout moment les circonstances visées à l'article 10, sous e), de la Loi sur les services : l'octroi des autorisations de transport public est soumis à la « preuve » de la nécessité économique ou de la demande du marché, à l'« évaluation » des effets économiques ou, enfin, à l'« évaluation » de la conformité de l'autorisation aux objectifs de programmation. L'autorisation doit être accordée sans conditions lorsque les conditions légales et réglementaires sont remplies (article 48, paragraphe 1, de la LOTT), conditions qui comprennent le non dépassement du ratio de 1 VTC pour 30 taxis, mais ne comprennent aucun type de décision de politique économique répondant à un éventuel objectif économique ou de planification.

Enfin, on ne peut pas non plus dire que le ratio peut être qualifié de discriminatoire une fois acceptée la légitimité de parvenir à un équilibre entre les différentes modalités de prestation du service urbain de véhicules avec chauffeur.

En ce qui concerne l'interdiction de faire intervenir des concurrents dans l'octroi des autorisations, il est évident que cela n'a rien à voir avec la limitation quantitative que nous examinons.

Par conséquent, nous devons rejeter la contestation de la règle de proportionnalité » (septième motif en droit).

Les considérations ci-dessus, exprimées concernant l'article 181, paragraphe 3, du ROTT, peuvent être déduites de l'article 48, paragraphe 3, de la LOTT, qui reprend le ratio de 1 VTC pour 30 taxis avec la formulation suivante :

« 3. Sans préjudice du paragraphe précédent, afin de maintenir un juste équilibre entre l'offre des deux modes de transports, l'octroi de nouvelles autorisations de location de véhicules avec chauffeur est refusé lorsque le rapport entre le nombre d'autorisations existantes sur le territoire de la Communauté autonome où les véhicules doivent être domiciliés et le nombre d'autorisations de transport public de voyageurs dans des véhicules de tourisme domiciliés sur le même territoire est supérieur à un ratio de 1 VTC pour 30 taxis.

Toutefois, les communautés autonomes qui, sur délégation de l'État, ont assumé des compétences en matière d'autorisations de location de véhicules avec chauffeur peuvent modifier la règle imposant le ratio visé à l'alinéa précédent, sous réserve d'appliquer une règle moins contraignante ».

CINQUIÈMEMENT.– Sur le renvoi préjudiciel

Telle étant l'évolution réglementaire et jurisprudentielle en droit national de la limitation en cause en l'espèce, la chambre de céans examine maintenant la compatibilité de celle-ci avec le droit de l'Union, compatibilité qui est mise en cause par la requérante. Or, avant de formuler les questions posées à la Cour, il est

nécessaire, aux fins d'une plus grande clarté de la problématique juridique, de se référer au renvoi préjudiciel de la Chambre du contentieux administratif du Tribunal Superior de Justicia de Cataluña (Cour supérieure de justice de Catalogne). Comme nous l'avons déjà indiqué ci-dessus, les défenderesses font valoir que ce renvoi préjudiciel ne donne pas une version fidèle de la situation factuelle et réglementaire du problème dans l'ordre juridique national.

L'ordonnance de renvoi dans cette affaire part de la prémisse que la mesure est dépourvue de toute justification et cite à l'appui de cette affirmation l'arrêt précité de la chambre de céans du 4 juin 2018 :

« [...] Toutefois, cette limitation à 1 autorisation ou licence de VTC pour 30 licences de taxi n'a jamais été justifiée. C'est ce qu'a reconnu la 3^e chambre, 3^e section, du Tribunal Supremo (Cour suprême) dans son arrêt n° 921, du 4 juin 2018, requête n° 438/2017, dans lequel il précise au point 7 :

“.. L'appréciation du ratio choisi (1/30) est une autre question, étant donné que la justification avancée par l'Administration a été exclusivement historique, le ratio accordé par règlement en 1998, sans aucune justification à ce moment-là, et qui est resté inchangé. Bien qu'il n'existe aucune certitude quant au ratio VTC/taxis actuel dans les différentes communes, il ne semble pas contestable, selon les déclarations et la documentation fournies par les parties, qu'après l'octroi de nombreuses licences de VTC au cours des dernières années, en mettant à profit, d'abord, la suppression des limitations et, ensuite, le retard dans l'approbation du règlement désormais attaqué, il est peut-être même supérieur à 1/10 dans les principales villes. Cela signifie, comme le soulignent les requérantes, que la réintroduction de cette limitation quantitative signifiait, au moment de l'adoption du Décret royal 1057/2015, un gel du nombre de licences VTC déjà accordées. Toutefois, si l'administration n'a fourni aucune justification motivée pour le ratio spécifique de 1/30, les requérantes n'avancent pas non plus d'alternative possible à celui-ci, hormis leur opposition catégorique au contingentement des licences de VTC. À cela s'ajoute une circonstance d'une importance incontestable, à savoir que la limitation réglementaire de 1 VTC pour 30 taxis est une limite maximale qui peut être abaissée par les administrations compétentes, permettant qu'il y ait plus de 1 licence de VTC pour 30 taxis...” ».

Or, ainsi qu'il est possible de le déduire facilement du motif en droit qui précède, la conclusion que la chambre du Tribunal Superior de Justicia de Cataluña (Cour supérieure de justice de Catalogne) tire de la jurisprudence de la chambre de céans ne correspond pas à la réalité. Tout d'abord, dans l'arrêt lui-même, et comme nous l'avons déjà vu, nous avons examiné la justification donnée dans le système juridique pour imposer des limitations à l'activité des VTC : le choix légitime des pouvoirs publics d'assurer un service de transports urbain par taxis, avec une forte intervention administrative, dans l'intérêt général. En second lieu, en ce qui

concerne la limitation quantitative avec un ratio de 1 VTC pour 30 taxis, la chambre de céans a souligné que, si ce ratio précis n'avait pas été justifié par l'administration, il n'avait pas non plus été contesté par les parties qui s'y opposaient. Mais, surtout, la chambre de céans a mis en évidence qu'il s'agit d'une limitation maximale que les autorités régionales et municipales peuvent réduire si le principe de proportionnalité l'exige. En d'autres termes, une limitation en nombre des licences VTC par rapport aux taxis ne serait justifiée que dans la mesure où elle est indispensable pour assurer le bon fonctionnement du service de taxi et toujours dans la limite maximale de 1 VTC pour 30 taxis.

Enfin, la demande de décision préjudicielle du Tribunal Superior de Justicia de Cataluña (Cour supérieure de justice de Catalogne) appelle certaines observations. Premièrement, une demande de décision préjudicielle adressée à la Cour vise à obtenir une réponse sur l'interprétation ultime du droit de l'Union, et non du droit national. Deuxièmement, en principe et selon une jurisprudence constante de la Cour, l'appréciation de la conformité d'une mesure adoptée en droit national avec le principe de proportionnalité relève de la compétence des juridictions nationales. Troisièmement, la question, telle qu'elle est formulée, préjuge de la réponse à apporter à la question, car il est clair qu'une restriction injustifiée et arbitraire à une activité professionnelle et économique n'est pas admissible au regard du droit de l'Union, pas plus d'ailleurs qu'elle ne l'est au regard du droit national, et ce de différents points de vue, tels que la liberté d'entreprise ou la LGUM.

Cela signifie que, si la Cour devait répondre comme le propose par exemple la Commission dans ses observations, les juridictions nationales pourraient se retrouver dans la même situation qu'avant que la question ne soit posée. En effet, il s'agit de savoir si est compatible avec le droit de l'Union une limitation des moyens de transport urbain autres que les taxis, consistant en une proportion du nombre de licences de taxis, fondée sur la conception selon laquelle il est d'intérêt public d'assurer différents modèles de transports urbains avec chauffeur (taxis et VTC) avec des exigences et des degrés de réglementation différents, et non de savoir si est compatible avec le droit de l'Union une limitation dépourvue de toute justification et arbitraire.

A. Doutes du point de vue de la liberté d'établissement.

Comme nous l'avons déjà dit, dans l'arrêt souvent cité du 4 juin 2018 (pourvoi 1/438/17), la chambre de céans n'a pas procédé à un renvoi préjudiciel, car le pourvoi de la CNMC était abordé sous l'angle de la [LGUM]. Or, de ce point de vue, la Chambre de céans a compris que l'objectif de politique publique d'assurer un service de transports urbains par taxis fortement réglementé, y compris par un contrôle des tarifs, afin d'assurer le respect de certaines exigences dans l'intérêt général et au bénéfice des usagers, constitue une raison impérieuse d'intérêt général au sens de l'article 5 de la LGUM et de l'article 3, paragraphe 11, de la loi sur les services, qui permet d'imposer des limitations à une activité économique.

Par ailleurs, certains des avantages que la société requérante attribue aux seuls VTC, tels que le fait de rendre les véhicules privés moins nécessaires ou l'utilisation de sources d'énergie alternatives, sont communs aux deux types de transports urbains, c'est-à-dire qu'il n'est pas établi qu'ils constituent un avantage d'un modèle économique (taxis ou VTC) sur l'autre. En résumé, s'il est vrai que les deux services sont soumis à une réglementation administrative, celle-ci n'a pas le même degré ni la même intensité, étant beaucoup plus importante pour les taxis, qui sont soumis à un contrôle des tarifs, afin de garantir un certain niveau de qualité et d'adaptation aux besoins des transports urbains tels que définis par les pouvoirs publics, alors que la réglementation des VTC est limitée à des niveaux minimaux de qualité, de sécurité et de service aux usagers.

À cet égard, il convient de souligner que, comme l'indique la Commission dans ses observations sur la demande de décision préjudicielle du le Tribunal Superior de Justicia de Cataluña (Cour supérieure de justice de Catalogne), il s'agit de la concurrence dans la même activité, non pas tant entre différentes entreprises, mais entre deux systèmes de transports urbains avec conducteurs. Or, par rapport à la réglementation des VTC, qui se limite à garantir un minimum de qualité et de droits des usagers, la réglementation plus forte des taxis permet d'atteindre d'autres objectifs, tels que ceux mentionnés dans les observations de la Commission : accessibilité pour les personnes dépourvues de smartphones, telles que les personnes âgées ou les personnes à faibles ressources économiques, ou pour les personnes handicapées (en prévoyant, par exemple, un certain nombre de licences de taxi adaptées à ces besoins), exigences qu'il est plus problématique d'imposer au modèle économique des VTC. En définitive, la réglementation nationale vise à réglementer les transports urbains en rendant compatibles différents types de transport, dont les deux systèmes de location de voitures avec chauffeur (taxis et VTC) avec des réglementations et des exigences spécifiques. Ce faisant, elle considère qu'assurer un service de taxi, comme un mode de transports urbains avec chauffeur, sert l'intérêt général et, par conséquent, elle soumet ce service à une forte réglementation administrative en garantissant sa qualité et la protection des usagers, entre autres objectifs, réglementation qui inclut le contrôle des tarifs, en réglementant ce mode de transports urbains comme un modèle d'entreprise différent bien qu'analogue à celui des VTC. En résumé, le droit national considère la sauvegarde du modèle de transports urbains avec chauffeur de taxi comme une raison impérieuse d'intérêt général qui lui permet d'imposer certaines limitations à d'autres modèles de transports urbains avec chauffeur, dont la requérante estime qu'elles violent la liberté d'établissement ou l'interdiction des aides d'État.

Sur la base de cette interprétation du droit national par le Tribunal Supremo (Cour suprême), la chambre de céans estime opportun de demander à la Cour s'il est compatible avec le droit de l'Union, notamment avec la liberté d'établissement, d'imposer aux autres services de transports urbains de véhicules avec chauffeur (VTC) des limitations, soumises au principe de proportionnalité, destinées à assurer la compatibilité et la complémentarité des différents modèles d'entreprise,

dont celui du service de transports urbains par taxis conçu de la manière indiquée ci-dessus.

Enfin, en cas de réponse affirmative à la question précédente, si la mesure restrictive spécifique consistant à établir un ratio **maximal** entre les taxis et les autres services de VTC, ratio également soumis au principe de proportionnalité dans son application, est compatible avec le droit de l'Union, notamment avec la libre entreprise, et devrait donc être le minimum indispensable pour assurer la complémentarité et la viabilité des deux modèles économiques.

B. Doutes du point de vue de l'interdiction des aides d'État.

La requérante soulève également la question de la compatibilité de la mesure limitant le nombre de licences à 1 VTC pour 30 taxis du point de vue de l'interdiction des aides d'État. Comme nous l'avons déjà vu, conformément au droit national, la mesure litigieuse consistant à limiter le nombre de licences de VTC par rapport au nombre de taxis selon un ratio de 1 VTC pour 30 taxis répond à l'objectif de rendre compatibles deux modèles de transport urbain avec chauffeur, l'un de service public fortement réglementé, y compris au niveau des tarifs, et l'autre de réglementation limitée à la garantie des droits des usagers et soumis à la libre concurrence, dans les termes exposés dans la section précédente. Ainsi, du point de vue national, bien que les VTC et les taxis soient des services de transports urbains exerçant la même activité, le service de taxis serait considéré comme un service d'intérêt public et l'activité de VTC comme une activité entièrement soumise à la libre initiative privée, les seules restrictions découlant de l'intérêt public à assurer la compatibilité avec le service de taxi. La chambre de céans a connaissance de la jurisprudence établie par la Cour de justice dans l'arrêt rendu dans arrêt du 14 janvier 2015, Eventech (C- 518/13, EU:C:2015:9) sur l'utilisation de la voie de bus par les taxis londoniens, ainsi que des arguments avancés par la Commission dans ses observations relatives à la demande de décision préjudicielle du Tribunal Superior de Justicia de Cataluña (Cour supérieure de justice de Catalogne).

Compte tenu de la différence entre la limitation des licences et la mesure relative aux couloirs de bus examinée dans cette affaire et compte tenu de la dimension européenne de la problématique concernant les taxis et les autres services de véhicules avec chauffeur, au vu de la demande de la requérante, la chambre de céans estime qu'il convient de dissiper tous les doutes soulevés en matière d'aides d'État. Partant, nous estimons qu'il convient de demander si une limitation du nombre d'autorisations de VTC pouvant être accordées en proportion du nombre de licences de taxi accordées est compatible avec l'interdiction des aides d'État inscrite à l'article 107 TFUE, étant donné que le service de taxis est un modèle de transports urbains considéré comme étant d'intérêt public par le législateur national et qu'il est fortement réglementé, notamment par l'approbation des tarifs par l'autorité locale compétente, comme expliqué dans la présente ordonnance.

Au vu des motifs exposés ci-dessus

LA CHAMBRE DE CÉANS ORDONNE :

A) La Cour de justice de l'Union européenne est saisie des questions préjudicielles suivantes :

La réglementation nationale espagnole considère qu'assurer un service de taxis est une forme de transports urbains au moyen de véhicules avec chauffeur dans l'intérêt général et soumet donc ce service à une forte réglementation administrative afin de garantir les objectifs de qualité, de protection des usagers, de politique des transports et de politique environnementale, y compris en contrôlant les tarifs. A la lumière de cette législation nationale,

- 1) Est-il compatible avec la liberté d'établissement d'imposer à d'autres services de transports urbains par véhicules avec chauffeur, tels que les VTC, des restrictions soumises au principe de proportionnalité, afin de garantir que ces autres modèles de la même activité soient compatibles avec les taxis et complémentaires de ceux-ci ?
- 2) En cas de réponse affirmative à la question précédente, est-il compatible avec la liberté d'établissement de prévoir pour les services de transports urbains par des véhicules avec chauffeur autres que les taxis, [comme] les VTC, la mesure restrictive spécifique consistant à établir un ratio maximal d'autorisations par rapport aux licences de taxi, tel que le ratio de 1 VTC pour 30 taxis fixé par la législation espagnole, qui est soumise au principe de proportionnalité dans son application spécifique par l'administration compétente ?
- 3) La mesure de limitation des VTC à un ratio de 1 VTC pour 30 licences de taxis exposée dans la question précédente est-elle compatible avec l'interdiction des aides d'État prévue à l'article 107 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne ?

B) Demande que la présente demande de décision préjudicielle soit jointe à celle de la chambre du contentieux administratif (troisième section) du Tribunal Superior de Justicia de Cataluña (Cour supérieure de justice de Catalogne) par ordonnance du 19 janvier 2021 dans le cadre du recours ordinaire n° 147/2008 (affaire C-50/21 à la Cour)

La présente procédure est suspendue en attendant la réponse aux questions préjudicielles.

[OMISSIS : formules procédurales finales et signatures des magistrats]