

Υπόθεση C-50/21

Σύνοψη της αιτήσεως προδικαστικής αποφάσεως κατά το άρθρο 98, παράγραφος 1, του Κανονισμού Διαδικασίας του Δικαστηρίου

Ημερομηνία καταθέσεως:

29 Ιανουαρίου 2021

Αιτούν δικαστήριο:

Tribunal Superior de Justicia de Cataluña (Ανώτερο Δικαστήριο της Καταλωνίας, Ισπανία)

Ημερομηνία της αποφάσεως του αιτούντος δικαστηρίου:

19 Ιανουαρίου 2021

Προσφεύγουσα:

Prestige and Limousine, S. L.

Καθής:

Área Metropolitana de Barcelona

Αντικείμενο της κύριας δίκης

Προσφυγή ενώπιον διοικητικού δικαστηρίου κατά κανονιστικής πράξης της τοπικής αυτοδιοίκησης — Μεταφορά επιβατών — Άδεια για την παροχή υπηρεσιών μίσθωσης οχημάτων με οδηγό (VTC) — Περιορισμοί — Περιορισμός στον αριθμό αδειών VTC αναλόγως του αριθμού των αδειών ταξί — Απαίτηση διπλής αδειοδότησης για την παροχή υπηρεσιών VTC αποκλειστικά στην μητροπολιτική περιοχή της Βαρκελώνης

Αντικείμενο και νομική βάση της αιτήσεως προδικαστικής αποφάσεως

Ελευθερία εγκατάστασης — Κρατικές ενισχύσεις — Άρθρα 49 και 107, παράγραφος 1, της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης — Εθνική νομοθεσία που περιορίζει τον αριθμό των αδειών εκμετάλλευσης μισθωμένων οχημάτων με οδηγό (VTC), στη μητροπολιτική περιοχή της Βαρκελώνης, σε αναλογία μίας άδειας προς τριάντα άδειες ταξί — Εθνική

ρύθμιση που απαιτεί διπλή αδειοδότηση και θέτει πρόσθετους όρους για την αστική υπηρεσία μίσθωσης οχημάτων με οδηγό (VTC)

Προδικαστικά ερωτήματα

- 1) Αντιτίθενται τα άρθρα 49 και 107, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ σε εθνικές διατάξεις –νομοθετικές και κανονιστικές– οι οποίες περιορίζουν χωρίς σοβαρό λόγο τις άδειες για την άσκηση της δραστηριότητας της μίσθωσης οχημάτων με οδηγό σε αναλογία μία τέτοιας άδειας προς τριάντα άδειες ταξί ή λιγότερες;
- 2) Αντιτίθενται τα άρθρα 49 και 107, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ σε εθνική διάταξη η οποία χωρίς σοβαρό λόγο προβλέπει δεύτερη άδεια και πρόσθετες προϋποθέσεις για τους παρόχους υπηρεσιών μίσθωσης οχημάτων με οδηγό οι οποίοι επιθυμούν να παράσχουν υπηρεσίες αστικών μεταφορών;

Παρατιθέμενες διατάξεις του δικαίου της Ένωσης

Άρθρα 49 και 107 ΣΛΕΕ

Απόφαση του Δικαστηρίου, της 20ής Δεκεμβρίου 2017, *Asociación Profesional Elite Taxi*, C- 434/15, EU:C:2017:98120

Παρατιθέμενες διατάξεις του εθνικού δικαίου

Το άρθρο 43 του Ley 16/1987, de 30 de julio, de ordenación de los transportes terrestres (νόμου 16/1987, της 30ής Ιουλίου, σχετικά με τη ρύθμιση των χερσαίων μεταφορών) (BOE 182, της 31ης Ιουλίου 1987), όπως τροποποιήθηκε με το Real Decreto-ley 3/2018, de 20 de abril (βασιλικό διάταγμα 3/2018, της 20ής Απριλίου) (BOE 97, της 21ης Απριλίου 2018), στο εξής LOTT, εξαρτά τη χορήγηση της άδειας για την παροχή υπηρεσιών δημοσίων μεταφορών από το εάν η αιτούσα επιχείρηση, αποδεικνύει μεταξύ άλλων, ότι πληρούνται αυτές οι ειδικές προϋποθέσεις που απαιτούνται για τη νόμιμη παροχή των υπηρεσιών, οι οποίες έχουν θεσπιστεί με κανονιστικές διατάξεις, λαμβανομένων υπόψη των αρχών της αναλογικότητας και της απαγόρευσης των διακρίσεων.

Σύμφωνα με το άρθρο 48 του ίδιου νόμου:

«1. Η χορήγηση άδειας για την παροχή υπηρεσιών δημοσίων μεταφορών χωρεί κατά δέσμια αρμοδιότητα και, εκ του λόγου αυτού, άρνηση χορηγήσεώς της επιτρέπεται μόνον εάν δεν πληρούνται οι προς τούτο προβλεπόμενες προϋποθέσεις.

2. Εντούτοις, και σύμφωνα με την κοινοτική νομοθεσία και άλλες διατάξεις που, κατά περίπτωση, εφαρμόζονται, όταν η προσφορά υπηρεσιών δημοσίων μεταφορών επιβατών με επιβατικά οχήματα υπόκειται σε ποσοτικούς

περιορισμούς σε επίπεδο Αυτόνομων Κοινοτήτων ή σε τοπικό επίπεδο, μπορούν να τεθούν κανονιστικοί περιορισμοί στη χορήγηση τόσο νέων αδειών για την εκτέλεση υπεραστικών μεταφορών σε αυτήν την κατηγορία οχημάτων όσο και αδειών για τη μίσθωση οχημάτων με οδηγό.

3. Με την επιφύλαξη της διατάξεως της προηγούμενης παραγράφου, προκειμένου να διατηρηθεί η κατάλληλη ισορροπία μεταξύ της προσφοράς αμφοτέρων των τρόπων μεταφοράς, δεν επιτρέπεται η χορήγηση νέων αδειών για τη μίσθωση οχημάτων με οδηγό όταν η αναλογία μεταξύ του αριθμού των αδειών που έχουν ήδη χορηγηθεί στο έδαφος της Αυτόνομης Κοινότητας στην οποία σκοπεύουν οι ενδιαφερόμενοι να εγκατασταθούν και του αριθμού των αδειών για τη μεταφορά επιβατών με επιβατικά οχήματα με εδαφικό πεδίο ισχύος την ίδια περιοχή είναι μεγαλύτερη της μίας προς τριάντα.

Εντούτοις, οι Αυτόνομες Κοινότητες που, με εξουσιοδότηση του κράτους, έχουν αναλάβει αρμοδιότητες στον τομέα της χορήγησης αδειών για τη μίσθωση οχημάτων με οδηγό μπορούν να τροποποιούν τον κανόνα της αναλογίας που αναφέρεται στην προηγούμενη παράγραφο, υπό τον όρο ότι ο κανόνας που εφαρμόζουν είναι λιγότερο περιοριστικός από αυτόν.»

Το άρθρο 91 του LOTT προβλέπει ότι με τις άδειες για την παροχή υπηρεσιών δημόσιων μεταφορών είναι επιτρεπτή η παροχή υπηρεσιών σε ολόκληρη την επικράτεια, χωρίς περιορισμό ως προς τον τόπο της αναχώρησης ή τον τελικό προορισμό της παρεχόμενης υπηρεσίας, και ότι εξαιρείται από τον κανόνα αυτόν, μεταξύ άλλων, η περίπτωση των αδειών που χορηγούνται για τη μίσθωση οχημάτων με οδηγό, στην οποία πρέπει να τηρούνται οι όροι που προβλέπονται, κατά περίπτωση, στις κανονιστικές διατάξεις σχετικά με τον τόπο αναχώρησης, τον προορισμό ή τη διαδρομή των παρεχόμενων υπηρεσιών.

Ο LOTT εφαρμόζεται σε συνδυασμό με τον αντίστοιχο κανονισμό του νόμου για τη ρύθμιση των χερσαίων μεταφορών, ο οποίος έχει τροποποιηθεί αρκετές φορές. Από τον εν λόγω κανονισμό, πρέπει να διακρίνουμε την Orden FOM/36/2008, της 9ης Ιανουαρίου, η οποία αποτελεί το δεύτερο τμήμα του κεφαλαίου IV του τίτλου V, σχετικά με τη μίσθωση οχημάτων με οδηγό, από τον κανονισμό του νόμου για τη ρύθμιση των χερσαίων μεταφορών, η οποία τροποποιήθηκε από την Orden FOM/2799/2015, της 18ης Δεκεμβρίου. Συγκεκριμένα, στο άρθρο 1, με τίτλο «Υποχρεωτική λήψη αδείας», η εν λόγω Orden προβλέπει ότι «για την άσκηση της δραστηριότητας της μίσθωσης οχημάτων με οδηγό, θα πρέπει να ληφθεί, για κάθε όχημα που προορίζεται για τη δραστηριότητα αυτή, άδεια που να επιτρέπει την παροχή της εν λόγω υπηρεσίας [...]».

Στην κύρια δίκη, προσβάλλεται ο **κανονισμός για τη ρύθμιση της δραστηριότητας των έκτακτων αστικών μεταφορών επιβατών με οδηγό με χρήση οχημάτων έως και εννέα θέσεων που ασκείται εξ ολοκλήρου εντός της αρμοδιότητας της Àrea Metropolitana de Barcelona**, ο οποίος επικυρώθηκε στις 26 Ιουνίου 2018 από το Consejo Metropolitano del Àrea Metropolitana de Barcelona (μητροπολιτικό συμβούλιο της Àrea Metropolitana de Barcelona, στο

εξής: AMB ή καθής) και δημοσιεύθηκε στο Boletín Oficial de la Provincia de Barcelona (Επίσημη Εφημερίδα της επαρχίας της Βαρκελώνης, στο εξής: BOPB) στις 9 Ιουλίου 2018, καθώς και στην Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya (Επίσημη Εφημερίδα της Καταλωνίας, στο εξής: DOGC), αριθμός 7897, της 14ης Ιουνίου 2019, στο εξής: RVTC, ο οποίος τέθηκε σε ισχύ στις 25 Ιουλίου 2018.

Στο προοίμιο του RVTC, μετά την αναφορά στις νομικές βάσεις, του σε εθνικό επίπεδο και στο επίπεδο της Αυτόνομης Κοινότητας της Καταλωνίας, επισημαίνεται ότι πρόκειται για μοντέλο μεταφοράς επιβατών, στη ρύθμιση του οποίου παρεμβαίνουν οι δημόσιες αρχές με διάφορες τεχνικές, το οποίο είναι εντελώς διαφορετικό από αυτό που εφαρμόζεται σε άλλα μέρη, στα οποία η μεταφορά επιβατών με διάφορους τρόπους έχει «απελευθερωθεί» υπέρ των ιδιωτών. Ως αιτιολόγηση για την επιλογή αυτού του μοντέλου αναφέρεται η επιδίωξη περιβαλλοντικής και οικονομικής βιωσιμότητας, καθώς και η αναζήτηση νέων χώρων δημόσιας χρήσεως, εκτός της οδικής κυκλοφορίας. Υποστηρίζεται ότι οι σκοποί αυτοί δεν είναι συμβατοί με την ενθάρρυνση της αύξησης των μισθωμένων τροχοφόρων οχημάτων με οδηγό στις αστικές μεταφορές και τη σύναψη συμβάσεων για τη μεταφορά ενός μοναδικού χρήστη και για την ολική χωρητικότητα του οχήματος.

Σύμφωνα με το άρθρο 1, ο RVTC έχει ως αντικείμενο τη ρύθμιση της δραστηριότητας της έκτακτης μεταφοράς επιβατών με χρήση οχημάτων έως και εννέα θέσεων και των αστικών μεταφορών αποκλειστικά εντός της μητροπολιτικής περιοχής. Στο άρθρο 2 προβλέπεται ότι το πεδίο εφαρμογής του εν λόγω κανονισμού περιορίζεται εντός της εδαφικής αρμοδιότητας της Área Metropolitana de Barcelona. Επίσης, το άρθρο 3 ορίζει την υπηρεσία μεταφοράς επιβατών με οδηγό με χρήση οχημάτων χωρητικότητας έως εννέα επιβατών, συμπεριλαμβανομένου του οδηγού (VTC), ως μεταφορά που πραγματοποιείται για λογαριασμό τρίτου έναντι καταβολής αντιτίμου, η οποία δεν εκτελείται βάσει δρομολογίων της γραμμής ή τοπικών δικτύων ή με προκαθορισμένη περιοδικότητα, και της οποίας η πληρωμή πραγματοποιείται δυνάμει συμβάσεως με έναν μόνο χρήστη και για την ολική χωρητικότητα του οχήματος. Με το άρθρο 5, χορηγείται στην Área Metropolitana de Barcelona (τοπική αρχή) η εξουσία διοικητικής παρέμβασης στις υπηρεσίες αυτές, μέσω του Instituto Metropolitano del Taxi (στο εξής: IMET).

Σύμφωνα με το άρθρο 6 του RVTC, η Área Metropolitana de Barcelona είναι αρμόδια για τη χορήγηση, την αναθεώρηση των όρων χορήγησης και, όταν αυτό απαιτείται, την ανάκληση των αδειών για την παροχή των υπηρεσιών αυτών. Η διαχείριση της δραστηριότητας περιλαμβάνει, μεταξύ άλλων, τη ρύθμιση της δραστηριότητας, τη ρύθμιση του καθεστώτος χορήγησης αδειών και τη θέσπιση καθεστώτος κυρώσεων.

Το άρθρο 7 του RVTC προβλέπει ότι για την παροχή της προμνησθείσας υπηρεσίας, εντός της ενιαίας περιοχής διαχείρισης των αστικών μεταφορών, η οποία περιλαμβάνει την εδαφική περιοχή της Área Metropolitana de Barcelona, εξακολουθεί να απαιτείται η προηγούμενη χορήγηση άδειας που να επιτρέπει

στον δικαιούχο της να ασκεί την εν λόγω δραστηριότητα με κάθε ένα από τα οχήματα που αναφέρονται σε αυτήν. Στις παραγράφους 4 και 5 του άρθρου αυτού διευκρινίζεται ότι σε αυτήν την εδαφική περιοχή μπορούν να παρέχουν υπηρεσίες, εκτελώντας δρομολόγια από και προς, μόνο όσοι κατέχουν άδειες που τους χορήγησε η Àrea Metropolitana de Barcelona, και ότι η εν λόγω άδεια πρέπει να είναι συμβατή με τις λοιπές άδειες που χορηγούνται αντίστοιχα σε άλλες διοικητικές περιφέρειες κατά την άσκηση των ίδιων αρμοδιοτήτων.

Το άρθρο 10 του RVTC έχει τίτλο «Καθορισμός του αριθμού των αδειών» και προβλέπει ότι η Àrea Metropolitana de Barcelona είναι αρμόδια να καθορίζει τον μέγιστο αριθμό των αδειών που θα χορηγεί, ανά πάσα στιγμή, λόγω της ανάγκης να διασφαλιστεί η επάρκεια των υπηρεσιών υπό τις βέλτιστες συνθήκες για τους πολίτες, με την επιφύλαξη της διασφάλισης της βιωσιμότητας των παρόχων των υπηρεσιών αυτών.

Με τη μεταβατική διάταξη του RVTC αναγνωρίζεται η εγκυρότητα των αδειών που είχαν χορηγηθεί προγενέστερα και οι οποίες ήταν σε ισχύ κατά τον χρόνο έναρξης της ισχύος του εν λόγω κανονισμού, και προβλέπεται, σχετικά με αυτές, ότι εξακολουθούν να ισχύουν και ότι υπόκεινται στον νέο κανονισμό. Από την άλλη πλευρά, με την πρώτη συμπληρωματική διάταξη περιορίζεται ο συνολικός αριθμός των αδειών σε αυτές που χορηγούνται, σύμφωνα με τη μεταβατική διάταξη. Επίσης, ανατίθεται στο Instituto Metropolitano del Taxi η αρμοδιότητα υποβολής πρότασης για την κίνηση διαδικασίας καθορισμού του μέγιστου αριθμού αδειών, εκτός από εκείνες που προβλέπει η μεταβατική διάταξη, και προβλέπεται ότι σε καμία περίπτωση ο αριθμός των αδειών που ισχύουν ανά πάσα στιγμή δεν μπορεί να είναι μεγαλύτερος από την αναλογία μια άδεια VTC ανά τριάντα άδειες ταξί.

Συνοπτική έκθεση των πραγματικών περιστατικών και της διαδικασίας της κύριας δίκης

- 1 Επί σειρά ετών, μεταξύ των ταξί και των οχημάτων που χρησιμοποιούνται για την παροχή υπηρεσιών μίσθωσης αυτοκινήτων με οδηγό (στο εξής: VTC) υπάρχει ανταγωνισμός ως προς τις υπηρεσίες αστικών μεταφορών επιβατών.
- 2 Οι υπηρεσίες ταξί, αν και δεν αποτελούν δημόσια υπηρεσία, είναι υπηρεσίες γενικού συμφέροντος και, ως εκ τούτου, υπόκεινται σε κανονισμούς και στον περιορισμό του αριθμού των αδειών, ενώ για τα κόμιστρα χορηγείται προηγούμενη άδεια της διοίκησης.
- 3 Για την υπηρεσία VTC ισχύει επίσης ο περιορισμός του αριθμού των αδειών. Κατά τον χρόνο που έλαβαν χώρα τα πραγματικά περιστατικά, μπορούσαν να παρασχεθούν υπηρεσίες «υπεραστικών» και «αστικών» μεταφορών σε όλη την εθνική επικράτεια (και ιδίως σε τοπικό ή επίπεδο Αυτόνομης Κοινότητας), ενώ δεν ήταν αναγκαία η χορήγηση προηγούμενης άδειας για τα κόμιστρα, αλλά ήταν σε ισχύ σύστημα προσυμφωνημένης τιμής, το οποίο επέτρεπε στον χρήστη να γνωρίζει εκ των προτέρων –και ενδεχομένως, να πληρώσει ηλεκτρονικά– το

συνολικό κόμιστρο. Σε αντίθεση με τα ταξί, τα οχήματα VTC δεν μπορούσαν να χρησιμοποιήσουν τη λωρίδα των λεωφορείων, δεν είχαν στάσεις σε δημόσιες οδούς και δεν μπορούσαν να προσελκύσουν πελατεία στον δρόμο, εάν δεν είχε προηγουμένως συμφωνηθεί η παροχή της υπηρεσίας μέσω της αντίστοιχης ηλεκτρονικής εφαρμογής.

- 4 Η προσφεύγουσα είναι μία από τις επιχειρήσεις που παρέχουν υπηρεσίες VTC εντός της εδαφικής αρμοδιότητας της Àrea Metropolitana de Barcelona. Στις 10 Ιουλίου 2018, η προσφεύγουσα άσκησε προσφυγή ενώπιον των διοικητικών δικαστηρίων κατά του κανονισμού VTC, ζητώντας την ακύρωσή του. Η τοπική αρχή Àrea Metropolitana de Barcelona, το μητροπολιτικό συμβούλιο της οποίας είχε επικυρώσει τον κανονισμό στις 26 Ιουνίου 2018, ζήτησε να απορριφθεί η την εν λόγω προσφυγή.

Βασικά επιχειρήματα των διαδίκων της κύριας δίκης

- 5 Η προσφεύγουσα υποστηρίζει ότι, με τη θέσπιση του RVTC, η Àrea Metropolitana de Barcelona δεν επιδίωκε τίποτε άλλο πέραν της παρεμπόδισης της δραστηριότητας που ασκούσαν οι επιχειρήσεις VTC, έχοντας ως μοναδικό σκοπό την προστασία των συμφερόντων του κλάδου των ταξί μέσω μητροπολιτικής ρύθμισης των υπηρεσιών VTC, που θέτει περιορισμούς και η οποία αντιβαίνει τόσο στο εσωτερικό δίκαιο όσο και στο δίκαιο της Ένωσης.
- 6 Επί της ουσίας, η προσφεύγουσα θεωρεί ότι η εφαρμογή του RVTC συνεπάγεται την προσβολή των δικαιωμάτων της ελεύθερης εγκατάστασης και της επιχειρηματικής ελευθερίας και της ιδιοκτησίας, στον βαθμό που με τον εν λόγω κανονισμό: i) έχει καθιερωθεί χωρίς αιτιολογία σύστημα διπλής αδειοδότησης, δηλαδή, πέραν της άδειας για την παροχή υπηρεσιών VTC (η οποία προβλέπεται από το εθνικό δίκαιο και η χορήγηση της οποίας έχει ανατεθεί στις Αυτόνομες Κοινότητες ή στις περιφέρειες) έχει προστεθεί η μητροπολιτική άδεια, η χορήγηση της οποίας έχει ανατεθεί στην Àrea Metropolitana de Barcelona, ενώ έχουν τεθεί και πρόσθετοι όροι σε αυτούς που προβλέπονται στον εθνικό κανονισμό για τις άδειες VTC· ii) έχει αποκλεισθεί η δυνατότητα λήψης μητροπολιτικής άδειας για το μεγαλύτερο μέρος των υφιστάμενων και των μελλοντικών αδειών VTC, λόγω της θέσπισης ενός περιορισμού, ο οποίος στερείται της επαρκούς δικαιολογητικού λόγου.
- 7 Η καθής θεωρεί ότι ο RVTC είναι απόλυτα συμβατός με το δίκαιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Συνοπτική έκθεση του σκεπτικού της αιτήσεως προδικαστικής αποφάσεως

- 8 Το δικαστήριο αυτό θεωρεί ότι το άρθρο 48, παράγραφος 3, του LOTT – νομιμοποιητική βάση για τους περιορισμούς που θεσπίζει ο RVTC σχετικά με τον αριθμό των αδειών VTC– θα μπορούσε, στον βαθμό που θεσπίζει περιορισμό

στον αριθμό των αδειών VTC χωρίς οποιαδήποτε αιτιολογία, να θεωρηθεί αυθαίρετο.

- 9 Επίσης, η εν λόγω διάταξη θα μπορούσε να θεωρηθεί ότι αντιβαίνει και: i) στην ελευθερία εγκατάστασης, σύμφωνα με το άρθρο 49 ΣΛΕΕ, καθώς επηρεάζει όλες τις επιχειρήσεις VTC που εδρεύουν στην Ευρωπαϊκή Ένωση, οι οποίες ενδέχεται κάποια στιγμή να ενδιαφερθούν να εγκατασταθούν στην Ισπανία, σκοπό που δεν μπορούν, όμως, να επιτύχουν λόγω της διάταξης του άρθρου 48, παράγραφος 3, του LOTT, σε συνδυασμό με τον αριθμό των ήδη υφιστάμενων αδειών VTC και ii) στην υποχρέωση της μη παρεμπόδισης των συναλλαγών εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης, σύμφωνα με το άρθρο 107, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ.
- 10 Την ίδια αμφιβολία διατηρεί το δικαστήριο αυτό σχετικά με τη συμβατότητα με τις προμνησθείσες διατάξεις του ενωσιακού δικαίου του καθεστώτος της «διπλής αδειοδότησης», στο οποίο υπόκεινται τα οχήματα VTC στη μητροπολιτική περιοχή της Βαρκελώνης.
- 11 Το άρθρο 91 του LOTT προέβλεπε κατά τον χρόνο των πραγματικών περιστατικών ότι επιτρέπεται σε όσους κατέχουν άδεια VTC να παρέχουν «υπηρεσίες αστικών και υπεραστικών μεταφορών σε ολόκληρη την εθνική επικράτεια». Η απαίτηση λήψης πρόσθετης άδειας από την Àrea Metropolitana de Barcelona για την παροχή αστικών υπηρεσιών VTC εντός της μητροπολιτικής περιοχής (η οποία επίσης υπόκειται σε πρόσθετους όρους) θα μπορούσε ίσως να θεωρηθεί στρατηγική που έχει ως σκοπό τη μείωση στο ελάχιστο του ανταγωνισμού μεταξύ των υπηρεσιών VTC και των υπηρεσιών ταξί, και αυτό, βάσει επιχειρημάτων που δημιουργούν, επί του παρόντος, σοβαρές αμφιβολίες στο δικαστήριο αυτό σχετικά με τη σοβαρότητα ή τη βασιμότητά τους.
- 12 Με την απόφαση αριθ. 921, της 4ης Ιουνίου 2018, επί της προσφυγής αρ. 438/2017, το Tribunal Supremo (Ανώτατο Δικαστήριο, Ισπανία) αναγνώρισε επίσης ότι η αναλογία 1 προς 30 δεν ήταν δικαιολογημένη.
- 13 Μετά την κατάθεση της υπό κρίση προσφυγής ενώπιον των διοικητικών δικαστηρίων, ο LOTT τροποποιήθηκε με το Real Decreto-ley 13/2018, de 28 de septiembre (βασιλικό διάταγμα-νόμος 13/2018, της 28ης Σεπτεμβρίου) (BOE 236, της 29ης Σεπτεμβρίου 2018), με το οποίο: i) διατηρήθηκε η ποσόστωση 1 προς 30 που προβλέπεται στο άρθρο 48, παράγραφος 3, του LOTT και ii) περιορίστηκαν οι υπηρεσίες VTC στις υπηρεσίες «υπεραστικών» μεταφορών, γεγονός που συνεπάγεται την κατάργηση της δυνατότητας παροχής αστικών ή μητροπολιτικών υπηρεσιών VTC εντός τεσσάρων ετών.
- 14 Σχετικά με το κρίσιμο εν προκειμένω ζήτημα, η τροποποίηση αυτή οδήγησε στη θέσπιση νέου μητροπολιτικού κανονισμού, το κύρος του οποίου έχει επίσης αμφισβητηθεί ενώπιον του δικαστηρίου αυτού. Εντούτοις, η ερμηνεία του δικαίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης που ζητείται με την παρούσα αίτηση για την έκδοση προδικαστικής αποφάσεως θεωρείται αναγκαία για την επίλυση της υπό κρίση διαφοράς, ιδίως εάν ληφθεί υπόψη το ευρύτερο πλαίσιο της στρατηγικής που έχει

διαμορφωθεί, η οποία ενδέχεται να εξακολουθήσει να εφαρμόζεται για σημαντικό χρονικό διάστημα.

- 15 Από την άλλη πλευρά, ενώπιον του παρόντος δικαστηρίου εκκρεμούν δεκατέσσερις ακόμη προσφυγές με το ίδιο αντικείμενο, ορισμένες εκ των οποίων ασκήθηκαν από επιχειρήσεις που συνδέονται με διεθνείς πλατφόρμες.

ΕΓΓΡΑΦΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ