



Samling af Afgørelser

DOMSTOLENS DOM (Første Afdeling)

8. juni 2023*

»Præjudiciel forelæggelse – artikel 49 TEUF – artikel 107, stk. 1, TEUF – tjenesteydelser med udlejning af personbiler med chauffør – tilladelsesordning, som ud over en licens til at levere tjenesteydelser i byer og mellem byer på hele det nationale område indebærer udstedelse af en yderligere driftslicens for at kunne levere bymæssige transporttjenester i et storbyområde – antallet af licenser til levering af tjenesteydelser med udlejning af personbiler med chauffør begrænses til en tredjedel af antallet af taxalicenser«

I sag C-50/21,

angående en anmodning om præjudiciel afgørelse i henhold til artikel 267 TEUF, indgivet af Tribunal Superior de Justicia de Cataluña (øverste regionale domstol i Catalonien, Spanien) ved afgørelse af 19. januar 2021, indgået til Domstolen den 29. januar 2021, i sagen

Prestige and Limousine SL

mod

Área Metropolitana de Barcelona,

Asociación Nacional del Taxi (Antaxi),

Asociación Profesional Élite Taxi,

Sindicat del Taxi de Catalunya (STAC),

Tapoca VTC1 SL,

Agrupació Taxis Companys,

har

DOMSTOLEN (Første Afdeling),

sammensat af Domstolens præsident, K. Lenaerts (refererende dommer), som fungerende formand for Første Afdeling, Domstolens vicepræsident, L. Bay Larsen, som fungerende dommer i Første Afdeling, og dommerne P.G. Xuereb, A. Kumin og I. Ziemele,

generaladvokat: M. Szpunar,

* Processprog: spansk.

justitssekretær: fuldmægtig L. Carrasco Marco,

på grundlag af den skriftlige forhandling og efter retsmødet den 5. oktober 2022,

efter at der er afgivet indlæg af:

- Prestige and Limousine, SL ved abogados F. de B. Carvajal Borrero og P.S. Soto Baselga,
- Área Metropolitana de Barcelona ved abogada M. Borrás Ribó,
- Asociación Nacional del Taxi (Antaxi) ved abogados J.M. Baño Fos, J.M. Baño León, E. Llopis Reyna og A. Pascual Morcillo,
- Asociación Profesional Élite Taxi ved procurador M.J. Fontquerni Bas og abogado M. Vilar Cuesta,
- Tapoca VTC1 SL ved abogados J.A. Díez Herrera og J.L. Ortega Gaspar,
- Agrupació Taxis Companys ved abogado A. Canals Compan,
- den spanske regering ved L. Aguilera Ruiz og S. Jiménez García, som befuldmægtigede,
- den tjekkiske regering ved T. Machovičová, M. Smolek og J. Vlácil, som befuldmægtigede,
- Europa-Kommissionen ved L. Armati, M.É. Gippini Fournier, P. Němečková og J. Rius Riu, som befuldmægtigede,

og efter at generaladvokaten har fremsat forslag til afgørelse i retsmødet den 15. december 2022,

afsagt følgende

Dom

- 1 Anmodningen om præjudiciel afgørelse vedrører fortolkningen af artikel 49 TEUF og artikel 107, stk. 1, TEUF.
- 2 Anmodningen er blevet indgivet i forbindelse en tvist mellem Prestige and Limousine, SL (herefter »P&L«), som leverer tjenesteydelser med udlejning af personbiler med chauffør i bl.a. Área Metropolitana de Barcelona (storbyområdet Barcelona, Spanien) (herefter »AMB«), vedrørende gyldigheden af AMB's regler om, at der kræves licens til at levere tjenesteydelser med udlejning af personbiler med chauffør i Barcelonas byområde, og hvorved antallet af licenser til at levere tjenesteydelser med udlejning af personbiler med chauffør begrænses til en tredivedel af taxalicenserne i dette byområde.

Spansk lovgivning

LOTT

- 3 Artikel 43, stk. 1, litra g), i Ley 16/1987 de Ordenación de los Transportes Terrestres (lov nr. 16/1987 om tilrettelæggelse af landtransport) af 30. juli 1987 (BOE nr. 182 af 31.7.1987, s. 23451), som ændret ved Real Decreto-Ley 3/2018 (kongeligt lovdekret nr. 3/2018) af 20. april 2018 (BOE nr. 97 af 21.4.2018, s. 41051) (herefter »LOTT«), bestemmer:

»Udstedelse af licens til at udføre offentlig passagerbefordring er betinget af, at den ansøgende virksomhed i overensstemmelse med det i lovgivningen fastsatte dokumenterer, at den opfylder de følgende betingelser:

[...]

g) eventuelt opfyldelse af de øvrige specifikke betingelser, der er fastsat ved lov, med henblik på en passende levering af tjenesteydelser, henset til proportionalitetsprincippet og princippet om forbud mod forskelsbehandling hvad angår den pågældende transportform.«

- 4 LOTT's artikel 48, stk. 1-3, har følgende ordlyd:

»1. Udstedelsen af licenser til at udføre offentlig passagerbefordring er regelbunden, og ansøgninger herom kan kun afslås, når de betingelser, der er fastsat for udstedelse af licenser, ikke er opfyldt.

2. Når udbuddet af offentlig passagerbefordring i personbiler er begrænset af kvantitative begrænsninger på regionalt eller lokalt niveau, kan der imidlertid og i overensstemmelse med de EF-regler og øvrige bestemmelser, der i givet fald finder anvendelse, fastsættes administrative begrænsninger for udstedelse af såvel nye licenser til at udføre befordring mellem byer i denne type køretøjer som licenser til udlejning af køretøjer med chauffør.

3. Uden at det berører det ovenstående stykke, gives der med henblik på at opretholde en passende balance mellem begge transportformer afslag på udstedelse af nye licenser til udlejning af køretøjer med chauffør, når forholdet mellem antallet af eksisterende licenser til denne transportform i den selvstyrende region, hvor den pågældende ansøger ønsker at etablere sig, og antallet af licenser til at udføre passagerbefordring i private personbiler, som er registreret på samme område, er større end 1 af førstnævnte for hver 30 af sidstnævnte.

De selvstyrende regioner, som af staten har fået tillagt kompetence på området for licenser til udlejning af køretøjer med chauffør, kan imidlertid ændre den forholdsmæssighedsregel, der er fastsat i ovenstående afsnit, såfremt den regel, de anvender, er mindre restriktiv end ovenstående regel.«

- 5 LOTT's artikel 91 bestemmer:

»1. Licenser til at udføre offentlig passagerbefordring giver ret til at levere tjenesteydelser på hele det nationale område uden nogen begrænsninger som følge af det sted, hvor leveringen af tjenesteydelsen påbegyndes, eller det sted, hvor den afsluttes.

Det i første afsnit fastsatte gælder ikke for licenser til passagerbefordring mellem byer med personbiler, såsom licenser til udlejning af køretøjer med chauffør, som skal overholde de betingelser, der eventuelt fastsættes administrativt med hensyn til det sted, hvor levering af tjenesteydelserne påbegyndes, det sted, hvor de afsluttes, eller ruten.

2. Uden at det berører den omstændighed, at licenserne til udlejning af køretøjer med chauffør i overensstemmelse med det i stk. 1 fastsatte giver licens til at levere tjenesteydelserne på hele det nationale område uden nogen begrænsninger som følge af det sted, hvor levering af tjenesteydelserne påbegyndes, eller det sted, hvor den afsluttes, skal de køretøjer, der anvendes til denne virksomhed, sædvanligvis anvendes til at levere tjenesteydelser til opfyldelse af behov i tilknytning til området for den selvstyrende region, hvor den licens, som de er underlagt, er udstedt.

[...]«

ROTT

- 6 Artikel 181, stk. 1, i Real Decreto 1211/1990 por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (kongeligt dekret nr. 1211/1990 om gennemførelse af lov om tilrettelæggelse af landtransport) af 28. september 1990 (BOE nr. 241 af 8.10.1990, s. 29406), som ændret ved Real Decreto-Ley 1057/2015 (kongeligt lovdekret nr. 1057/2015) af 20. november 2015 (BOE nr. 279 af 21.11.2015, s. 109832) og ved kongelige lovdekret nr. 3/2018 (herefter »ROTT«), bestemmer følgende:

»Udstedelse af licenser til udlejning af køretøjer med chauffør er betinget af, at ansøgeren opfylder alle betingelserne i LOTT's artikel 43, stk. 1, ud fra de i følgende stk. fastsatte præciseringer.«

- 7 ROTT's artikel 182, stk. 1-3, fastsætter:

»1. Køretøjer, hvortil kræves licens til udlejning af køretøjer med chauffør, hvori befinder sig personer, som ikke har forbindelse med den virksomhed, der besidder licensen, må kun køre, hvis det bevises, at køretøjerne sikrer en forudbestilt tjeneste.

Med henblik herpå skal aftalen om udlejning af køretøjet med chauffør være endeligt indgået, inden leveringen af den bestilte ydelse påbegyndes, og dokumentationen for denne aftale skal opbevares i køretøjet i overensstemmelse med det af ministeren for indenlandsk udvikling fastsatte.

Køretøjer, hvortil kræves licens til udlejning af køretøjer med chauffør, må under ingen omstændigheder køre på offentlige veje efter kunder eller holde parkeret med henblik på at forsøge at tiltrække kunder, som endnu ikke har bestilt tjenesteydelserne.

2. Licenser til udlejning af køretøjer med chauffør giver licens til at levere tjenesteydelser i såvel byer som mellem byer på hele det nationale område, for så vidt som køretøjet på forhånd er blevet lejet i overensstemmelse med det i det foregående stykke fastsatte.

3. I henhold til LOTT's [artikel 17, stk. 1, og artikel] 18 er satserne for udlejning af køretøjer med chauffør ikke administrativt fastsat, men de pågældende virksomheder skal stille oplysninger om priserne til rådighed for offentligheden.«

Bekendtgørelsen om køretøjer med chauffør

8 Orden FOM/36/2008 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, aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre (bekendtgørelse FOM/36/2008 om gennemførelse af Afdeling V, kapitel IV, andet afsnit, vedrørende udlejning af køretøjer med chauffør i lovdekret om tilrettelæggelse af landtransport, vedtaget ved kongeligt dekret nr. 1211/1990 af 28.9.1990) af 9. januar 2008 (BOE nr. 19 af 22.1.2008, s. 4283), som ændret ved orden FOM/2799/2015 (bekendtgørelse FOM/2799/2015) af 18. december 2015 (BOE nr. 307 af 24.12.2015, s. 121901) (herefter »bekendtgørelsen om køretøjer med chauffør«), bestemmer i artikel 1, der har overskriften »Krav om licens«, bl.a. følgende:

»Med henblik på udlejning af køretøjer med chauffør skal der for hvert køretøj, der tilknyttes denne virksomhed, indhentes en licens til levering af denne tjeneste i overensstemmelse med [ROTT's] artikel 180.«

9 Artikel 4 i bekendtgørelsen om køretøjer med chauffør med overskriften »Genstanden for licenser« er affattet således:

»Licenser til udlejning af køretøjer med chauffør gør det muligt at levere tjenester såvel i byer som mellem byer på hele det nationale område, for så vidt som køretøjet på forhånd er blevet lejet i overensstemmelse med bestemmelserne i nærværende bekendtgørelse.«

10 Nævnte bekendtgørelses artikel 5, der har overskriften »Omkostninger i forbindelse med udstedelse af licenser«, fastsætter:

»Udstedelse af licenser til udlejning af køretøjer med chauffør er betinget af, at den ansøgende virksomhed opfylder betingelserne i ROTT's artikel 181, stk. 1 og 2, i overensstemmelse med bestemmelserne i nærværende bekendtgørelse.«

11 Bekendtgørelsens artikel 14 med overskriften »Udstedelse af licenser« bestemmer:

»Når alle de i artikel 5 anførte betingelser er opfyldt, kan den kompetente myndighed kun afvise at udstede de ønskede licenser under de i ROTT's artikel 181, stk. 3, omhandlede omstændigheder.«

RVTC

12 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 del Consejo Metropolitano del Área Metropolitana de Barcelona (Rådet for storbyområdet Barcelonas dekret om tilrettelæggelse af lejlighedsvis bymæssig passagerbefordring i køretøjer med chauffør med op til ni sæder, der alene kører inden for storbyområdet Barcelona) af 26. juni 2018 (*Boletín Oficial de la Provincia de Barcelona* af 9.7.2018, og DOGC nr. 7897 af 14.6.2019) (herefter »RVTC«) trådte i kraft den 25. juli 2018.

13 Punkt 4, 5 og 9 i præambelen til RVTTC har følgende ordlyd:

»4. [...] Ley 19/2003 [del Taxi de la Comunidad Autónoma de Cataluña (lov nr. 19/2003 om taxaer for den selvstyrende region Catalonien) af 4. juli 2003 (BOE nr. 189 af 8.8.2003, s. 30708)] fastsætter regler for passagerbefordring i køretøjer med op til ni sæder, inklusive chaufførens sæde, som foretages på andres vegne mod vederlag efter metoden »taxatjenester«. Lovgivningens indhold i denne sektor gennemføres ved administrativ indgriben på baggrund af behovet for at sikre den offentlige interesse i, at tjenesteydelsen leveres med den bedst mulige kvalitet, ved at begrænse antallet af licenser og fastsætte bindende satser, således at man sikrer almengyldighed, tilgængelighed, kontinuitet og overholdelse af brugernes rettigheder [...]

5. Der er således tale om en virksomhed, der er defineret [...] som værende af almen interesse, og som udøves af private, idet en sådan kvalificering indebærer, at virksomheden er underlagt foranstaltninger med tilsyn, politi og interventioner, som finder anvendelse, i henhold til de sektorspecifikke regler.

[...]

[...]

9. Den offentlige politik på området for mobilitet og transport tager sigte på en bæredygtig miljømæssig og økonomisk udvikling, og med henblik herpå pålægges begrænsninger med hensyn til kørsel på vejene i byerne, bl.a. når der forekommer stærk forurening. Regulering af offentlige færdselsårer, fortsat søgning efter nye områder til anden offentlig brug end kørsel, alternative former for mobilitet til fods eller på cykel eller prioritet for kørebaner til offentlig transport er tiltag, som er uforenelige med at fremme en forøgelse af dels antallet af køretøjer tilknyttet bymæssig transport i form af udlejning med chauffør, dels udlejning til en enkelt bruger af hele køretøjets kapacitet.

Den offentlige politik på taxaområdet er støttet på ophøret med udstedelse af flere nye licenser end dem, der er blevet udstedt siden 1987. Desuden prioriteres tiltag, som begrænser dage og timer for færdsel med køretøjer samt anvendelsen af rene teknologier, såsom elektriske eller hybride motorer.«

14 RVTTC's artikel 7, der har overskriften »Krav om forudgående licens«, fastsætter følgende i stk. 1, 2 og 4-6:

»1. Leveringen af passagerbefordring med køretøjer med op til ni sæder, inklusive chaufførens sæde, inden for det fælles område for forvaltning af bytrafik, der består af [AMB], udgør bytrafik, der således er betinget af en forudgående indhentelse af en licens, der giver indehaveren ret til for hvert enkelt køretøj at udføre den pågældende virksomhed.

2. Den fysiske eller juridiske person, som til enhver tid tydeligt er indehaveren, ansøger om denne licens og får den i givet fald udstedt. Licenser til at udøve virksomheden er nominelle og gælder for et bestemt køretøj. Licensen skal indeholde køretøjets indregistreringsnummer, stelnummer og andre oplysninger, der anses for nødvendige med henblik på at identificere køretøjet. Licensen gælder ikke som licens til alle køretøjer, der tilhører eller anvendes af indehaveren.

[...]

4. Inden for dette dekrets geografiske anvendelsesområde giver alene licenser udstedt af AMB tilladelse til at levere en tjeneste fra eller til dette område, uden at dette påvirker bestemmelserne i [LOTT] for så vidt angår indrømmelse af denne licens eller andre licenser omhandlet heri.
5. Licenser udstedt af [AMB] finder anvendelse ud over andre licenser udstedt af andre myndigheder som følge af deres særlige kompetencer.
6. Tjenesteydelser med udlejning af køretøjer med chauffør, som ikke er bymæssig virksomhed som omhandlet i [nærværende] dekrets artikel 7, er hverken underlagt [nærværende] dekret eller [den i nærværende dekret fastsatte] ordning for licenser.«
- 15 Dette dekrets artikel 9 med overskriften »Den retlige ordning for licenser« har følgende ordlyd:
- »Udstedelse af licenser henhører under følgende retlige ordning:
1. Udstedelsen af en licens forudsætter, at ansøgeren opfylder betingelserne fastsat i Ley 12/1987 [de regulación del transporte de viajeros por carretera mediante vehículos de motor, de la Comunidad Autónoma de Cataluña (den selvstyrende region Cataloniens lov nr. 12/1987 om regler for passagerbefordring ad vej med motorkøretøjer) af 28. maj [1987 (BOE nr. 151 af 25.6.1987, s. 19159)], Decreto 319/1990 [por el cual se aprueba el Reglamento de regulación del transporte de viajeros por carretera mediante vehículos de motor, del Consejo Ejecutivo de la Generalidad de Cataluña (Cataloniens regionalregerings eksekutivkomitets dekret nr. 319/1990 om godkendelse af reglerne for passagerbefordring ad vej med motorkøretøjer)] af 21. december [1990 (DOGC nr. 1387 af 31.12.1990)] og nærværende dekret.
- [...]
3. Licensen gælder kun et enkelt køretøj og kan benyttes af indehaveren eller dennes arbejdstagere, der er ansat på en ansættelseskontrakt.
- [...]«
- 16 Nævnte dekrets artikel 10 med overskriften »Fastlæggelse af antallet af licenser« har følgende ordlyd:
- »1. Det tilkommer AMB til enhver tid at fastlægge det maksimale antal licenser til at levere tjenester i form af lejlighedsvis passagerbefordring i by med udlejningskøretøjer med chauffør. Antallet fastsættes med henblik på at sikre en tilstrækkelig tilgængelighed på optimale vilkår for borgerne, uden at operatørernes økonomiske rentabilitet berøres.
2. Med henblik på at skabe nye permanente eller midlertidige licenser eller begrænse det nuværende antal heraf vedtages en afgørelse om fastlæggelse af behovet herfor og hensigtsmæssigheden heraf, henset til bl.a. følgende faktorer:
- a) størrelsen af det aktuelle udbud
- b) størrelsen af den aktuelle efterspørgsel

- c) kommercielle, industrielle, turismemæssige eller andre aktiviteter, som udøves på det geografiske anvendelsesområde, og som kan give anledning til specifikke ansøgninger om lejlighedsvis transporttjenester i byer med udlejningskøretøjer med chauffør
- d) foreneligheden af indførelsen af nye licenser med målsætningen om miljømæssig bæredygtighed hvad angår trafik og færdsel i byer.«
- 17 Dekretets artikel 11 med overskriften »Ordning for udstedelse af licenser« bestemmer:
- »1. Licenser udstedes i overensstemmelse med de principper og regler, der er fastsat ved lov nr. 12/1987 [om regler for passagerbefordring ad vej med motorkøretøjer], dekret nr. 319/1990 [om godkendelse af reglerne for passagerbefordring ad vej med motorkøretøjer] eller i nærværende dekret, og i overensstemmelse med de administrative procedurer, der er fastsat i medfør af sidstnævnte.
2. AMB udsteder licenser til de fysiske eller juridiske personer, der opfylder de nødvendige betingelser herfor. Med henblik herpå vedtager AMB grundlaget for bekendtgørelser om indledning af procedurer for udstedelse af nye licenser, hvori fastsættes nærmere regler for proceduren for udstedelse, der under alle omstændigheder skal sikre overholdelsen af princippet om offentlighed, princippet om lige muligheder, princippet om den frie konkurrence og princippet om forbud mod forskelsbehandling. Udstedelse af licenser sker ved lodtrækning blandt de ansøgninger, der opfylder de fornødne betingelser.
3. De personer, der ønsker en licens, skal indgive en ansøgning, hvori de skal godtgøre, at de opfylder de fornødne betingelser, og disse personer registreres på listen over ansøgere, hvilket skal ske inden for de frister og på den måde, som er fastsat i nævnte bekendtgørelse.
4. Under udstedelsesproceduren skal de berørte parter høres, og organisationerne i sektoren skal for at forsvare deres interesser kunne tilkendegive, hvad de finder hensigtsmæssigt.
5. Disse regler gælder ligeledes for licenser til levering af sæsonbetingede tjenester i byer eller bestemte begivenheder.«
- 18 RVTC indeholder en »[o]vergangsbestemmelse« med følgende ordlyd:
- »Transportlicenser omfattet af [nærværende] dekret, som er udstedt af det tidligere Entidad Municipal Metropolitana de Barcelona (Corporación Metropolitana de Barcelona) [kommunesammenslutningen for storbyområdet Barcelona (sammenslutningen for storbyområdet Barcelona)] og af Entidad Metropolitana del Transporte [transportforvaltningen for storbyområdet], samt licenser udstedt af Generalitat de Cataluña [Cataloniens regionalforvaltning] i henhold til Orden por la que se desarrolla el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre (ministerielt dekret om gennemførelse af lov om tilrettelæggelse af landtransport, vedtaget ved kongeligt dekret nr. 1211/1990, af 28.9.1990) af 30. juli 1998 (BOE nr. 192 af 12.8.1998, s. 27466), som fastsatte den første begrænsning til en tredivedel af antallet af taxalicenser, og som er i brug ved denne retsakts ikrafttræden, er i kraft og forbliver omfattet af og underlagt nærværende lovgivning.«

19 To »Supplerende bestemmelser« i RVTC er affattet således:

»1. Det samlede antal licenser er begrænset til dem, der er udstedt i overensstemmelse med ovenstående overgangsbestemmelser. Det tilkommer Instituto Metropolitano del Taxi [taxarådet for storbyområdet] at foreslå vedtagelsen af en afgørelse om fastlæggelse af det maksimale antal licenser ud over dem, der er fastlagt i overgangsbestemmelserne. Antallet af licenser i kraft må ikke på noget tidspunkt i noget tilfælde overstige forholdet 1 licens [til udlejning af personbiler med chauffør] pr. 30 taxalicenser. De beføjelser, som er tillagt taxarådet for storbyområdet i medfør af [nærværende] dekrets artikel 5, stk. 2, omfatter bekendtgørelsen om indledning og afgørelsen om udstedelse af nye licenser ud over dem, der henhører under overgangsbestemmelsen [...]

2. De beføjelser, som er tillagt taxarådet for storbyområdet i medfør af [nærværende] dekrets artikel 5, stk. 2, omfatter bekendtgørelsen om indledning og afgørelsen om udstedelse af nye sæsonbetingede licenser og licenser til enkeltstående begivenheder. Bekendtgørelserne skal overholde følgende regler:

- a) I bekendtgørelsen fastsættes antallet af licenser, der udstedes, efter kriterierne i nærværende dekret på grundlag af en underbygget og tilstrækkelig begrundelse. Der kan fastsættes en begrænsning for antallet af licenser pr. ansøger, som er en fysisk eller juridisk person.
- b) I bekendtgørelsen fastsættes tidsrammen for licensernes gyldighed, og perioderne og begivenhederne vedrørende varigheden af denne gyldighed præciseres.
- c) Den årlige tidsramme for licensernes gyldighed kan forlænges eller reduceres af grunde, der skyldes nye behov eller omstændigheder, idet en eventuel reduktion ikke i noget tilfælde giver ret til kompensation.«

Twisten i hovedsagen og de præjudicielle spørgsmål

20 Tribunal Superior de Justicia de Cataluña (øverste regionale domstol i Catalonien, Spanien), som er den forelæggende ret, har anført, at den begrænsning af antallet af licenser til levering af tjenesteydelser med udlejning af personbiler med chauffør til en tredivtedel af antallet af taxalicenser, som hidtil havde været fastsat i spansk lovgivning, blev ophævet i 2009. Denne ophævelse bevirkede indtil 2015 en betydelig stigning i antallet af tjenesteydere i storbyområdet Barcelona, hvilken udvikling AMB tilsigtede at standse med vedtagelsen af RVTC.

21 RVTC har ligeledes til formål at fastsætte regler for tjenesteydelser med udlejning af personbiler med chauffør i hele Barcelonas byområde, som er en bymæssig zone hvad angår personbefordring med taxa eller i personbil med chauffør. Med henblik på leveringen af sådanne tjenester i dette byområde kræver dette dekret bl.a., at de selskaber, der allerede har en licens til udlejning af personbiler med chauffør i byer og mellem byer i Spanien, skal indhente en supplerende licens, som udstedes af AMB. Ved nævnte dekret udnyttes ligeledes muligheden i medfør af LOTT's artikel 48, stk. 3, for at begrænse antallet af licenser til levering af tjenesteydelser med udlejning af personbiler med chauffør til en tredivtedel af antallet af taxalicenser.

- 22 P&L har licens til levering af tjenesteydelser med udlejning af personbiler med chauffør og har anfægtet RVTC for den forelæggende ret. P&L og 14 af de selskaber, der allerede leverede tjenesteydelser med udlejning af personbiler med chauffør i området på tidspunktet for vedtagelsen af RVTC, herunder selskaber, der er knyttet til internationale onlineplatforme, har således gjort gældende, at henset til de begrænsninger og restriktioner, som de er pålagt ved RVTC, var formålet med vedtagelsen af dekretet at hindre deres virksomhed alene med henblik på at beskytte taxabranschens interesser. P&L og disse øvrige selskaber har således nedlagt påstand om, at den forelæggende ret fastslår, at RVTC er ugyldig.
- 23 Asociación Nacional del Taxi (Antaxi) (herefter »ANT«), Asociación Profesional Élite Taxi, Sindicat del Taxi de Catalunya (STAC), Tapoca VTC1 SL og Agrupació Taxis Companys er interveneret i sagen til støtte for AMB.
- 24 Tribunal Superior de Justicia de Cataluña (øverste regionale domstol i Catalonien) har anført, at taxaer og køretøjer med chauffør konkurrerer på området for bymæssig passagerbefordring. Taxatjenester er som »tjenesteydelser af almen interesse« genstand for særlig lovgivning og en begrænsning i antallet af licenser, der er nødvendige for at udøve virksomheden, og priserne for tjenesterne er genstand for forudgående administrativ tilladelse. Selv om deres sædvanlige område er byområdet, kan taxaer ikke desto mindre levere transporttjenester mellem byer under overholdelse af de relevante krav.
- 25 Den forelæggende ret har anført, at leverandører af tjenesteydelser med personbiler med chauffør ligeledes skal indhente licens til at udøve denne virksomhed, hvilke licenser udstedes i begrænset antal. Den forelæggende ret har præciseret, at personbiler med chauffør på tidspunktet for de faktiske omstændigheder i tvisten i hovedsagen kunne levere transporttjenester mellem byer og i byer i hele det nationale område til priser, der ikke var undergivet forudgående tilladelse, men et system med aftalte priser, der gjorde det muligt for kunder på forhånd at kende – og eventuelt over internettet at betale – den samlede pris for den leverede tjeneste. I modsætning til taxaer må personbiler med chauffør ikke anvende busbaner, har ikke holdepladser på gaden og kan ikke opsamle kunder direkte på gaden, hvis tjenesten ikke er blevet aftalt på forhånd.
- 26 Den forelæggende ret har anført, at Tribunal Supremo (øverste domstol, Spanien) i 2018 fastslog, at forholdet på 1:30 mellem licenser til levering af tjenesteydelser med udlejning af personbiler med chauffør og antallet af taxalicenser aldrig var blevet begrundet ud fra objektive betragtninger. Den forelæggende ret har heraf udledt, at LOTT's artikel 48, stk. 3, der tillod den ved RVTC indførte begrænsning af licenser til levering af tjenesteydelser med udlejning af personbiler med chauffør, kan karakterises som vilkårlig, og at den derfor er i strid med artikel 49 TEUF, idet det i praksis ville blive umuligt for virksomheder, der leverer tjenesteydelser med udlejning af personbiler med chauffør i Den Europæiske Union, at etablere sig i storbyområdet Barcelona, og med forbuddet i artikel 107, stk. 1, TEUF mod at hindre samhandelen inden for EU ved tildeling af statsstøtte.
- 27 Tribunal Superior de Justicia de Cataluña (øverste regionale domstol i Catalonien) nærer den samme tvivl med hensyn til om ordningen med »dobbelt licens«, som personbiler med chauffør har været genstand for i storbyområdet Barcelona, er forenelig med disse EU-retlige bestemmelser. Eftersom LOTT's artikel 91 og ROTT's artikel 182, stk. 2, på tidspunktet for de faktiske omstændigheder i hovedsagen foreskrev, at licenserne til at levere tjenesteydelser med udlejning af personbiler med chauffør gjorde det muligt at levere »tjenester i byer og mellem byer på hele det nationale område«, kan AMB's tilføjelse af en licens til levering af tjenesteydelser med

- udlejning af personbiler med chauffør i byer i storbyområdet Barcelona, som er underlagt yderligere krav, anses for at være en strategi, som tager sigte på at reducere den konkurrence, som tjenesteydelser med udlejning af personbiler med chauffør udøver på taxaer, til et minimum.
- 28 Den forelæggende ret har anført, at den af AMB anførte begrundelse for RVTC indledningsvis vedrører den omstændighed, at tjenesteydelser med udlejning af personbiler med chauffør vil true taxatjenesters økonomiske levedygtighed, udsætte dem for illoyal konkurrence og føre til intensiv brug af transportruter. De 10 523 taxalicenser, som AMB har udstedt, er desuden tilstrækkelige til at opfylde behovet hos befolkningen og samtidig sikre taxabranschens rentabilitet. Endelig har AMB lagt vægt på argumentet om miljøbeskyttelse.
- 29 Den forelæggende ret har anført, at de økonomiske betragtninger vedrørende situationen for taxaer imidlertid ikke kan begrunde foranstaltningerne i RVTC. Med hensyn til betragtningerne om transportruter har AMB ikke foretaget en afvejning med den mindskede anvendelse af privatbiler, som tjenesteydelser med udlejning af personbiler med chauffør kan medføre. Personbiler med chauffør skal endvidere have en parkeringsplads og må hverken køre langsomt for at søge kunder eller parkere på offentlig vej, mens de venter på kunder. På samme måde ser de miljømæssige betragtninger bort fra de eksisterende teknikker, der kan sikre leveringen af tjenesten ved lav- eller endda ikke-forurenende køretøjer. Taxaflåden kan endvidere ikke kvalificeres som »ren« uden nogen indikation af, hvorfor denne kvalificering ikke omfatter flåden af personbiler med chauffør. AMB's hovedformål synes at have været med RVTC at bevare eller beskytte taxabranschens interesser.
- 30 På denne baggrund har Tribunal Superior de Justicia de Cataluña (øverste regionale domstol i Catalonien) besluttet at udsætte sagen og forelægge Domstolen følgende præjudicielle spørgsmål:
- »1) Er artikel 49 TEUF og artikel 107, stk. 1, TEUF til hinder for nationale regler – love og administrative bestemmelser – som uden behørig grund begrænser antallet af licenser til [tjenesteydelser med udlejning af personbiler med chauffør] til en licens for hver 30 taxilicenser eller mindre?
- 2) Er artikel 49 TEUF og artikel 107, stk. 1, TEUF til hinder for en national regel, som uden behørig grund indfører en yderligere [licens] og opstiller yderligere betingelser for [leverandører tjenesteydelser med udlejning af personbiler med chauffør], der ønsker at levere tjenester i byområder?«

Om de præjudicielle spørgsmål

Formaliteten vedrørende anmodningen om præjudiciel afgørelse

- 31 AMB har gjort gældende, at anmodningen om præjudiciel afgørelse skal afvises af tre grunde. Indledningsvis omtaler forelæggelsesafgørelsen ikke den regionale og lokale lovgivning, som finder anvendelse, og undlader at præcisere den omstændighed, at der findes en lovgivning, som RVTC's bestemmelser er støttet på, både med hensyn til AMB's kompetence og begrundelsen for dette dekret vedrørende miljøbeskyttelse. Forholdene i tvisten vedrører endvidere kun en enkelt medlemsstat, og de præjudicielle spørgsmål tager sigte på en fortolkning af national ret frem for en fortolkning af EU-retten. Endelig har AMB fremhævet, at de præjudicielle spørgsmål efter dennes opfattelse er affattet tendentiøst og tilsigter at påvirke Domstolen med hensyn til realiteten.

- 32 P&L har anført, at det første præjudicielle spørgsmål ud over RVTC vedrører »love og administrative bestemmelser«. Den pålagte begrænsning for udstedelse af licenser til levering af tjenesteydelser med udlejning af personbiler med chauffør til en tredjedel af antallet af taxalicenser fremgår imidlertid alene af RVTC. Det første spørgsmål overskrider således rammerne for den tvist, der verserer for den forelæggende ret, og er følgelig uden betydning for afgørelsen af tvisten.
- 33 ANT har gjort gældende, at den forelæggende ret i virkeligheden har forelagt fire præjudicielle spørgsmål, hvoraf to vedrører fortolkningen af bestemmelserne om etableringsfriheden, og de andre to vedrører fortolkningen af bestemmelser, der indgår i statsstøtteregele.
- 34 De to spørgsmål om etableringsfriheden skal afvises, eftersom Domstolen allerede har besvaret disse således, at eftersom enhver begrænsning af etableringsfriheden skal begrundes ved et tvingende alment hensyn, skal den nationale retsinstans, såfremt den som den forelæggende ret finder, at der ikke foreligger et sådant hensyn, undlade at anvende den pågældende nationale bestemmelse eller ophæve denne. Såfremt disse spørgsmål fortolkes således, at den forelæggende ret ønsker oplyst, om bestemmelserne i RVTC er i overensstemmelse med kravene om nødvendighed og proportionalitet, skal spørgsmålene afvises, eftersom Domstolen herved anmodes om at foretage en analyse, som det ikke tilkommer den at foretage, men som henhører under den nationale rets kompetence. Tribunal Supremo (øverste domstol) har endvidere allerede foretaget en sådan analyse uden at nære tvivl om, hvorvidt de pågældende nationale bestemmelser er forenelige med EU-retten, hvilket beviser, at de spørgsmål, som den forelæggende ret har forelagt, ikke er relevante for at afgøre tvisten i hovedsagen.
- 35 På samme måde skal de to spørgsmål om forbuddet mod statsstøtte afvises, eftersom Domstolen tydeligt har besvaret lignende spørgsmål i dom af 14. januar 2015, Eventech (C-518/13, EU:C:2015:9), og den forelæggende ret ikke har givet nogen begrundelse for behovet for at nuancere eller afklare den nævnte dom i det foreliggende tilfælde.
- 36 Det følger af fast retspraksis, at det inden for rammerne af den ved artikel 267 TEUF indførte procedure udelukkende tilkommer den nationale retsinstans, for hvilken en tvist er indbragt, og som har ansvaret for den retsafgørelse, som skal træffes, på grundlag af omstændighederne i den konkrete sag at vurdere, såvel om en præjudiciel afgørelse er nødvendig for, at den kan afsige dom, som relevansen af de spørgsmål, den forelægger Domstolen. Når de stillede spørgsmål vedrører fortolkningen af en bestemmelse i EU-retten, er Domstolen derfor principielt forpligtet til at træffe afgørelse herom (dom af 20.9.2022, VD og SR, C-339/20 og C-397/20, EU:C:2022:703, præmis 56 og den deri nævnte retspraksis).
- 37 Domstolen kan kun afslå at træffe afgørelse vedrørende et præjudicielt spørgsmål fra en national ret, når det klart fremgår, at den ønskede fortolkning af EU-retten savner enhver forbindelse med realiteten i hovedsagen eller dennes genstand, når problemet er af hypotetisk karakter, eller når Domstolen ikke råder over de faktiske og retlige oplysninger, som er nødvendige for, at den kan foretage en sagligt korrekt besvarelse af de stillede spørgsmål (dom af 20.9.2022, VD og SR, C-339/20 og C-397/20, EU:C:2022:703, præmis 57 og den deri nævnte retspraksis).
- 38 I denne sidstnævnte forbindelse bemærkes, at det af hensyn til behovet for at opnå en fortolkning af EU-retten, som den nationale ret kan bruge, er påkrævet, at denne giver en beskrivelse af de faktiske omstændigheder og regler, som de forelagte spørgsmål hænger sammen med, eller i al fald forklarer de faktiske forhold, der er baggrunden for dens spørgsmål (dom af 5.3.2019, Eesti Pagar, C-349/17, EU:C:2019:172, præmis 49 og den deri nævnte retspraksis).

- 39 Det fremgår således af artikel 94, litra a) og c), i Domstolens procesreglement, at en anmodning om præjudiciel afgørelse bl.a. skal indeholde en kortfattet fremstilling af tvistens genstand og de relevante faktiske omstændigheder, således som de er fastslået af den forelæggende ret, eller i det mindste en fremstilling af de faktiske oplysninger, som ligger til grund for spørgsmålene, samt en fremstilling af grundene til, at den forelæggende ret finder, at der er tvivl om fortolkningen eller gyldigheden af visse EU-retlige bestemmelser, samt af sammenhængen mellem disse bestemmelser og den nationale lovgivning, som finder anvendelse på tvisten i hovedsagen.
- 40 For det første skal det i det foreliggende tilfælde med hensyn til AMB's indsigelse om, at forelæggelsesafgørelsen ikke omtaler hele den nationale, regionale og lokale lovgivning, fastslås, at denne forelæggelsesafgørelse indeholder tilstrækkelige oplysninger til, at Domstolen kan få kendskab til såvel de retlige og faktiske rammer for tvisten i hovedsagen som betydningen og rækkevidden af de forelagte præjudicielle spørgsmål. Det følger heraf, at nævnte afgørelse opfylder kravene efter procesreglementets artikel 94, litra a).
- 41 For det andet har P&L ved at gøre gældende, at de præjudicielle spørgsmål henviser til nationale love og administrative bestemmelser, selv om tvisten i hovedsagen kun angår lovligheden af RVTC, i realiteten anmodet Domstolen om selv at identificere de præcise rammer for den nationale lovgivning, der finder anvendelse, hvilket ikke henhører under Domstolens beføjelser.
- 42 Domstolen skal nemlig i henhold til kompetencefordelingen mellem Unionens retsinstanser og de nationale retter tage hensyn til de faktiske omstændigheder og de retsregler, som ifølge forelæggelsesafgørelsen er baggrunden for de præjudicielle spørgsmål. Følgelig skal behandlingen af en anmodning om præjudiciel afgørelse ske på grundlag af den forelæggende rets fortolkning af den nationale lovgivning (dom af 20.10.2022, Centre public d'action sociale de Liège (Tilbagekaldelse eller suspension af en afgørelse om tilbagesendelse), C-825/21, EU:C:2022:810, præmis 35).
- 43 Eftersom den forelæggende ret har fastlagt de faktiske omstændigheder og regler, som de forelagte spørgsmål hænger sammen med, tilkommer det dermed ikke Domstolen at efterprøve rigtigheden heraf (dom af 5.3.2019, Eesti Pagar, C-349/17, EU:C:2019:172, præmis 50).
- 44 For det tredje kræver procesreglementets artikel 94, litra c), at den forelæggende ret angiver grundene til, at den finder, at der er tvivl om fortolkningen af de EU-retlige bestemmelser, som er genstand for de præjudicielle spørgsmål. Selv hvis det antages, at affattelsen af de præjudicielle spørgsmål, således som AMB har gjort gældende, tilsigter at påvirke Domstolen, kan denne affattelse ikke i sig selv betyde, at anmodningen om præjudiciel afgørelse skal afvises, idet denne omstændighed ikke svarer til nogle af de hypoteser, der er omtalt i nærværende doms præmis 37.
- 45 For det fjerde fremgår det – selv om det antages, at besvarelsen af de præjudicielle spørgsmål, således som ANT har anført, klart kan udledes af Domstolens praksis – af procesreglementets artikel 99, at en sådan omstændighed ikke bevirker, at anmodningen om præjudiciel afgørelse skal afvises, men kan give Domstolen beføjelse til at træffe afgørelse ved kendelse.
- 46 For det femte har ANT, eftersom de præjudicielle spørgsmål vedrører fortolkningen af artikel 49 TEUF og artikel 107, stk. 1, TEUF, med urette anført, at Domstolen med disse spørgsmål blot anmodes om at foretage en bedømmelse af de faktiske omstændigheder, hvilket ikke henhører under dens beføjelser.

- 47 For det sjette kan den omstændighed, at en øverste national domstol i en tvist, der har ligheder med tvisten i hovedsagen, allerede har undersøgt den potentielle relevans af de af den forelæggende ret omtalte EU-retlige bestemmelser, ikke betyde, at en anmodning om præjudiciel afgørelse, som tager sigte på, at Domstolen træffer afgørelse om fortolkningen af disse bestemmelser i henhold til artikel 267 TEUF, skal afvises. En sådan omstændighed svarer nemlig ikke til de afvisningsgrunde, der er omtalt i nærværende doms præmis 37.
- 48 For det syvende skal det, for så vidt som AMB har anført, at alle aspekter af tvisten i hovedsagen er begrænset til en enkelt medlemsstat, bemærkes, at den forelæggende ret har præciseret, at P&L's søgsmål er en del af i alt 15 søgsmål anlagt med påstand om annullation af RVTTC, hvoraf et søgsmål er anlagt af »internationale [online-]platforme«, hvilket indikerer, at søgsmålet i hovedsagen tilsigter annullation af bestemmelser i national ret, som ligeledes finder anvendelse på statsborgere fra andre medlemsstater, hvorfor den afgørelse, som den forelæggende ret vil træffe som følge af nærværende dom, ligeledes vil kunne have retsvirkning i forhold til sidstnævnte statsborgere (jf. i denne retning dom af 8.5.2013, *Libert m.fl.*, C-197/11 og C-203/11, EU:C:2013:288, præmis 35).
- 49 Det fremgår af Domstolens faste praksis, at når en forelæggende ret indbringer en sag for Domstolen inden for rammerne af et søgsmål om annullation af bestemmelser, der ikke kun finder anvendelse på nationale statsborgere, men ligeledes på statsborgere fra andre medlemsstater, vil den afgørelse, som den forelæggende ret skal træffe som følge af Domstolens dom i den præjudicielle sag, ligeledes have retsvirkning i forhold til sidstnævnte statsborgere, hvilket begrundes, at Domstolen besvarer de spørgsmål, som den er blevet stillet i forbindelse med EUF-traktatens bestemmelser om de grundlæggende friheder, på trods af den omstændighed, at samtlige elementer i tvisten i hovedsagen er begrænset til en enkelt medlemsstat (dom af 7.9.2022, *Cilevičs m.fl.*, C-391/20, EU:C:2022:638, præmis 32 og den deri nævnte retspraksis).
- 50 Det følger af de ovenstående betragtninger, at anmodningen om en præjudiciel afgørelse kan antages til realitetsbehandling.

Om realiteten

Spørgsmålene vedrørende artikel 107, stk. 1, TEUF

- 51 Med de præjudicielle spørgsmål ønsker den forelæggende ret bl.a. nærmere bestemt oplyst, om artikel 107, stk. 1, TEUF skal fortolkes således, at denne bestemmelse er til hinder for en lovgivning, som finder anvendelse på et byområde, hvorved det for det første bestemmes, at der kræves en specifik licens til levering af tjenesteydelser med udlejning af personbiler med chauffør i dette byområde ud over den fornødne nationale licens til at levere tjenesteydelser med udlejning af personbiler med chauffør i og mellem byer, og for det andet at antallet af licenser til levering af tjenesteydelser med udlejning af personbiler med chauffør er begrænset til en tredjedel af de taxalicenser, der udstedes til nævnte byområde.
- 52 Ifølge Domstolens faste praksis kan en foranstaltning kun kvalificeres som »statsstøtte« som omhandlet i artikel 107, stk. 1, TEUF, såfremt samtlige følgende betingelser er opfyldt. For det første skal der være tale om en statslig indgriben eller indgriben ved hjælp af statsmidler. For det andet skal denne indgriben kunne påvirke samhandelen mellem medlemsstaterne. For det tredje

- skal den give modtageren en selektiv fordel. For det fjerde skal den fordreje eller true med at fordreje konkurrencevilkårene (dom af 11.11.2021, Autostrada Wielkopolska mod Kommissionen og Polen, C-933/19 P, EU:C:2021:905, præmis 103 og den deri nævnte retspraksis).
- 53 Hvad angår betingelsen om en anvendelse af statsmidler skal det bemærkes, at støttebegrebet ikke blot omfatter positive ydelser såsom tilskud, men ligeledes indgreb, der under forskellige former letter de byrder, som normalt belaster en virksomheds budget, og derved, uden at være tilskud i ordets egentlige forstand, er af samme art og har tilsvarende virkninger (dom af 14.1.2015, Eventech, C-518/13, EU:C:2015:9, præmis 33 og den deri nævnte retspraksis).
- 54 Derfor skal der for at kunne fastslå forekomsten af statsstøtte føres bevis for en tilstrækkeligt direkte forbindelse mellem på den ene side den fordel, som støttemodtageren er tillagt, og på den anden side en formindskelse af statsbudgettet eller en tilstrækkeligt konkret økonomisk risiko for en belastning af dette budget (dom af 14.1.2015, Eventech, C-518/13, EU:C:2015:9, præmis 34 og den deri nævnte retspraksis).
- 55 I det foreliggende tilfælde er det tilstrækkeligt at fastslå, at det på ingen måde fremgår af forelæggelsesafgørelsen, at den i hovedsagen omhandlede lovgivning indebærer en forpligtelse af statsmidler.
- 56 For det første synes hverken kravet om, at AMB skal udstede en licens til levering af tjenesteydelser med udlejning af personbiler med chauffør i Barcelonas byområde, eller begrænsningen af antallet af licenser til disse tjenesteydelser til en tredivtedel af de taxalicenser, der udstedes til dette byområde, at indebære positive ydelser, såsom tilskud, til fordel for de virksomheder, der udbyder taxatjenester, eller lette de byrder, der normalt belaster disse virksomheders budget.
- 57 For det andet ses disse to foranstaltninger ikke at medføre en formindskelse af statsbudgettet eller en tilstrækkeligt konkret økonomisk risiko for en belastning af dette budget, som kan begunstige de virksomheder, der udbyder taxatjenester.
- 58 Under disse omstændigheder skal de præjudicielle spørgsmål besvares med, at artikel 107, stk. 1, TEUF skal fortolkes således, at denne bestemmelse ikke er til hinder for en lovgivning, som finder anvendelse på et byområde, hvorved det for det første bestemmes, at der kræves en specifik licens til levering af tjenesteydelser med udlejning af personbiler med chauffør i dette byområde ud over den fornødne nationale licens til levering af tjenesteydelser med udlejning af personbiler med chauffør i og mellem byer, og for det andet at antallet af licenser til disse tjenesteydelser er begrænset til en tredivtedel af de taxalicenser, der udstedes til nævnte byområde, for så vidt som disse foranstaltninger ikke omfatter anvendelsen af statsmidler i denne bestemmelses forstand.

Spørgsmålene vedrørende artikel 49 TEUF

- 59 Med de præjudicielle spørgsmål ønsker den forelæggende ret nærmere bestemt ligeledes oplyst, om artikel 49 TEUF er til hinder for en lovgivning, som finder anvendelse på et byområde, hvorved det for det første bestemmes, at der kræves en specifik licens til levering af tjenesteydelser med udlejning af personbiler med chauffør i dette byområde ud over den fornødne nationale licens til levering af tjenesteydelser med udlejning af personbiler med chauffør i og mellem byer, og for det andet at antallet af licenser til sådanne tjenesteydelser er begrænset til en tredivtedel af de taxalicenser, der udstedes til nævnte byområde.

- 60 Artikel 49, stk. 1, TEUF bestemmer, at der inden for rammerne af de bestemmelser, som er indeholdt i kapitel 2 i afsnit IV i EUF-traktatens tredje del, er forbud mod restriktioner, som hindrer statsborgere i en medlemsstat i frit at etablere sig på en anden medlemsstats område.
- 61 Det følger af fast retspraksis, at enhver foranstaltning, der er til hinder for eller indebærer ulemper for udøvelsen af den ved artikel 49 TEUF sikrede frihed, eller som gør denne udøvelse mindre tiltrækkende, skal anses for en begrænsning af etableringsfriheden (dom af 7.9.2022, Cilevičs m.fl., C-391/20, EU:C:2022:638, præmis 61 og den deri nævnte retspraksis).
- 62 Som generaladvokaten i det væsentlige har anført i punkt 51-55 i forslaget til afgørelse, udgør kravet om en specifik licens til levering af tjenesteydelser med udlejning af personbiler med chauffør i Barcelonas byområde, ud over den fornødne nationale licens til levering af tjenesteydelser med udlejning af personbiler med chauffør i og mellem byer, for det første i sig selv en begrænsning for udøvelsen af den ved artikel 49 TEUF sikrede frihed, idet et sådant krav reelt begrænser alle nye aktørers adgang til markedet (jf. i denne retning dom af 10.3.2009, Hartlauer, C-169/07, EU:C:2009:141, præmis 34; jf. ligeledes analogt dom af 22.1.2002, Canal Satélite Digital, C-390/99, EU:C:2002:34, præmis 29).
- 63 For det andet gælder dette ligeledes for det forhold, at antallet af licenser til tjenesteydelser med udlejning af personbiler med chauffør er begrænset til en tredivtedel af antallet af taxalicenser, der udstedes til nævnte byområde, hvilket skal kvalificeres som en begrænsning af etableringsfriheden, eftersom en sådan begrænsning begrænser antallet af leverandører af tjenesteydelser med udlejning af personbiler med chauffør, der er etableret i dette byområde.
- 64 Ifølge fast retspraksis kan sådanne begrænsninger af etableringsfriheden kun tillades, hvis de for det første er begrundet ved et tvingende alment hensyn og for det andet overholder proportionalitetsprincippet, hvilket indebærer, at de skal være egnede til på en sammenhængende og systematisk måde at sikre virkeliggørelsen af det forfulgte mål og ikke går videre end nødvendigt for at nå dette mål (dom af 7.9.2022, Cilevičs m.fl., C-391/20, EU:C:2022:638, præmis 65 og den deri nævnte retspraksis).

– *Spørgsmålet, om der foreligger tvingende almene hensyn*

- 65 Det fremgår af forelæggelsesafgørelsen samt af de indlæg, som AMB og den spanske regering har afgivet for Domstolen, at RVTC med de to foranstaltninger, der er omhandlet i hovedsagen, indledningsvis har til formål at sikre kvaliteten, sikkerheden og tilgængeligheden af taxatjenester i Barcelonas byområde, der anses for at være en »tjenesteydelse af almen interesse«, idet der navnlig opretholdes en »rimelig balance« mellem antallet af udbydere af taxatjenester og leverandører af tjenesteydelser med udlejning af personbiler med chauffør, dernæst har til formål at sikre en god forvaltning af transport, trafik og det offentlige rum i dette byområde og endelig miljøbeskyttelsen i nævnte byområde.
- 66 Hvad nærmere bestemt angår formålet om at sikre kvaliteten, sikkerheden og tilgængeligheden af taxatjenester fremgår det indledningsvis af sagsakterne for Domstolen, at udbuddet af taxatjenester er nøje reguleret, idet disse tjenester navnlig er underlagt licenskvoter, administrativt fastsatte satser, en universel transportforpligtelse og tilgængelighed for bevægelseshæmmede personer. Henset til disse kendetegn anses taxatjenesterne af bl.a. AMB for at være en »tjenesteydelse af almen interesse«, der skal bevares, idet de er et vigtigt element i den generelle tilrettelæggelse af bymæssig transport i Barcelonas byområde.

- 67 AMB har desuden anført, at taxatjenesternes økonomiske levedygtighed ikke ses at være blevet bragt i fare ved den øgede konkurrence fra tjenesteydelser med udlejning af personbiler med chauffør. På denne baggrund anså både de nationale og regionale politiske magthavere opretholdelsen af en balance mellem de to former for bymæssig transport for at være et egnet og forholdsmæssigt middel til at sikre bevarelsen af taxatjenesterne som en tjenesteydelse af almen interesse, der indgår i en samlet model for bymæssig transport.
- 68 Endelig har den forelæggende ret og flere af sagens parter anført, at Tribunal Supremo (øverste domstol) i en dom af 4. juni 2018 fastslog, at tilrettelæggelsen af og de ønskede metoder til bymæssig transport er de offentlige myndigheders valg, at disse myndigheder i forbindelse med dette valg kan vælge at bevare taxatjenester, der opfylder de kendetegn, som er omtalt i nærværende doms præmis 66, og som følgelig udgør en »tjenesteydelse af almen interesse«, at det dermed er berettiget at opretholde en balance mellem denne transportform i byer og tjenesteydelserne med udlejning af personbiler med chauffør med henblik på at sikre, at denne tjenesteydelse af almen interesse bevares, og at den omstændighed, at der med henblik herpå fastsættes et forholdstal mellem licenser til levering af tjenesteydelser med udlejning af personbiler med chauffør og taxalicenser på op til en til tredives, forekommer at være en egnet og forholdsmæssig foranstaltning, når der ikke findes mindre begrænsende alternativer.
- 69 For det første kan formålet med på den ene side god forvaltning af transport, trafik og det offentlige rum i et byområde og på den anden side formålet med miljøbeskyttelse i dette byområde, således som generaladvokaten har anført i punkt 75 og 76 i forslaget til afgørelse, i denne henseende udgøre tvingende almene hensyn (jf. i denne retning dom af 24.3.2011, Kommissionen mod Spanien, C-400/08, EU:C:2011:172, præmis 74, og af 30.1.2018, X og Visser, C-360/15 og C-31/16, EU:C:2018:44, præmis 134 og 135).
- 70 For det andet følger det derimod af fast retspraksis, at formål af rent økonomisk karakter ikke kan udgøre et tvingende alment hensyn, som kan begrunde en begrænsning af en grundlæggende frihed, der er sikret i traktaten (dom af 11.3.2010, Attanasio Group, C-384/08, EU:C:2010:133, præmis 55, og af 24.3.2011, Kommissionen mod Spanien, C-400/08, EU:C:2011:172, præmis 74 og den deri nævnte retspraksis). I denne retning har Domstolen bl.a. fastslået, at formålet med at sikre en konkurrerende busrutes rentabilitet som rent økonomisk hensyn ikke kan være et sådant tvingende alment hensyn (dom af 22.12.2010, Yellow Cab Verkehrsbetrieb, C-338/09, EU:C:2010:814, præmis 51).
- 71 Som generaladvokaten har anført i punkt 61 i forslaget til afgørelse, skal formålet i det foreliggende tilfælde med at sikre taxatjenesters økonomiske levedygtighed også anses for at være et hensyn af rent økonomisk karakter, som ikke kan udgøre et tvingende alment hensyn som omhandlet i den retspraksis, der er anført i nærværende doms foregående præmis.
- 72 Heraf følger, at dette formål ikke kan påberåbes som begrundelse for bl.a. at opretholde en balance mellem de to former for bymæssig transport, der er omhandlet i hovedsagen, eller et forholdstal mellem licenser til levering af tjenesteydelser med udlejning af personbiler med chauffør og taxalicenser, som er hensyn af rent økonomisk karakter.
- 73 For det tredje kan disse konstateringer ikke drages i tvivl ved den omstændighed, at taxatjenester i spansk ret kvalificeres som en »tjenesteydelse af almen interesse«.

- 74 Dels bemærkes, at således som Europa-Kommissionen med føje har gjort gældende i retsmødet, skal det formål, som forfølges med en foranstaltning, der begrænser etableringsfriheden, i sig selv udgøre et tvingende alment hensyn som omhandlet i den retspraksis, der er nævnt i nærværende doms præmis 64, uden at kvalificeringen af dette formål i national ret kan påvirke bedømmelsen heraf.
- 75 Dels er der desuden ingen oplysninger i sagsakterne for Domstolen, som indikerer, at de udbydere af taxatjenester, der udøver deres virksomhed i Barcelonas byområde, er pålagt udførelsen af en tjenesteydelse af almindelig økonomisk interesse som omhandlet i artikel 106, stk. 2, TEUF, eller at en manglende begrænsning af etableringsfriheden for leverandører af tjenesteydelser med udlejning af personbiler med chauffør retligt eller faktisk ville være til hinder for udførelsen af en særlig opgave med offentlig tjeneste, som er overdraget udbyderne af taxatjenester.
- 76 I denne henseende skal det indledningsvis bemærkes, at selv om medlemsstaterne har ret til at fastlægge rækkevidden og tilrettelæggelsen af deres tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse under særlig hensyntagen til egne indenrigspolitiske mål, og at de i denne henseende er tillagt vide skønsbeføjelser, som kun kan anfægtes af Kommissionen i tilfælde af en åbenbar fejl, kan dette skøn ikke være ubegrænset, og det skal under alle omstændigheder udøves under overholdelse af EU-retten (dom af 3.9.2020, *Vereniging tot Behoud van Natuurmonumenten in Nederland m.fl. mod Kommissionen*, C-817/18 P, EU:C:2020:637, præmis 95 og den deri nævnte retspraksis).
- 77 Ifølge Domstolens praksis har en aktivitet kun almen økonomisk interesse, hvis denne interesse adskiller sig fra andre af erhvervslivets aktiviteter (jf. i denne retning dom af 7.11.2018, *Kommissionen mod Ungarn*, C-171/17, EU:C:2018:881, præmis 51 og den deri nævnte retspraksis).
- 78 For at en tjenesteydelse kan kvalificeres som en tjenesteydelse af almindelig økonomisk interesse, skal den desuden udføres for at varetage en særlig opgave af almen interesse, som tjenesteyderen har fået overdraget af den pågældende medlemsstat (dom af 7.11.2018, *Kommissionen mod Ungarn*, C-171/17, EU:C:2018:881, præmis 52).
- 79 De støttemodtagende virksomheder skal således faktisk have været pålagt at udføre forpligtelser til offentlig tjeneste, og disse forpligtelser skal være klart fastsat i national ret, hvilket forudsætter, at der foreligger en eller flere offentlige myndighedsakter, der på en tilstrækkeligt præcis måde definerer i det mindste arten, varigheden og rækkevidden af de forpligtelser til offentlig tjeneste, der påhviler de virksomheder, som har fået overdraget at opfylde disse forpligtelser (jf. i denne retning dom af 20.12.2017, *Comunidad Autónoma del País Vasco m.fl. mod Kommissionen*, C-66/16 P – C-69/16 P, EU:C:2017:999, præmis 72 og 73).
- 80 Artikel 106, stk. 2, TEUF fastsætter endvidere dels, at virksomheder, der har fået overdraget at udføre tjenesteydelser af almindelig økonomisk interesse, er underkastet konkurrencereglerne, i det omfang anvendelsen af disse bestemmelser ikke retligt eller faktisk hindrer opfyldelsen af de særlige opgaver, som er betroet dem, dels at udviklingen af samhandelen ikke må påvirkes i et sådant omfang, at det strider mod Unionens interesser. Det følger således af selve ordlyden af artikel 106, stk. 2, TEUF, at der kan gøres undtagelse fra traktatens bestemmelser, når undtagelserne er nødvendige for opfyldelsen af de særlige opgaver, som er betroet en virksomhed, der har fået overdraget at udføre en tjenesteydelse af almindelig økonomisk interesse (dom af 3.9.2020, *Vereniging tot Behoud van Natuurmonumenten in Nederland m.fl. mod Kommissionen*, C-817/18 P, EU:C:2020:637, præmis 96 og 97).

- 81 Den omstændighed, at taxatjenester har de kendetegn, der er omtalt i nærværende doms præmis 66, og således er nøje reguleret, kan imidlertid hverken godtgøre, at den interesse, som denne virksomhed har, som omhandlet i den retspraksis, der er nævnt i nærværende doms præmis 77, adskiller sig fra andre af erhvervslivets aktiviteter, eller at udbyderne af taxatjenester har fået overdraget en særlig opgave af almen interesse ved offentlige myndighedsakter, der er tilstrækkeligt præcise i denne henseende.
- 82 For det fjerde ses det ikke, at de i hovedsagen omhandlede tjenester i sig selv forfølger et formål med hensyn til disse tjenesters kvalitet, sikkerhed og tilgængelighed til fordel for brugerne, selv om de kendetegn, der er omtalt i nærværende doms præmis 66, ganske vist viser, at lovgivningen om taxatjenester bl.a. tilsigter at opnå disse formål.
- 83 Henset til ovenstående betragtninger kan alene formålene vedrørende på den ene side god forvaltning af transport, trafik og det offentlige rum og på den anden side miljøbeskyttelse påberåbes som tvingende almene hensyn i det foreliggende tilfælde med henblik på at begrunde de i hovedsagen omhandlede foranstaltninger.

– *De i hovedsagen omhandlede foranstaltningers forholdsmæssighed*

- 84 Hvad angår spørgsmålet om, hvorvidt disse foranstaltninger er egnede til på en sammenhængende og systematisk måde at sikre virkeliggørelsen af de formål, der er nævnt i nærværende doms præmis 83, og ikke går videre end nødvendigt for at nå disse formål, skal kravet om en supplerende licens til levering af tjenesteydelser med udlejning af personbiler med chauffør adskilles fra begrænsningen af antallet af licenser til levering af tjenesteydelser med denne udlejning til en tredjedel af antallet af taxalicenser.

– *Forholdsmæssigheden af kravet om en supplerende licens*

- 85 Med hensyn til kravet om en specifik licens til levering af tjenesteydelser med udlejning af personbiler med chauffør i Barcelonas byområde følger det indledningsvis af fast retspraksis, at en ordning med forudgående administrativ licens ikke kan begrunde, at de nationale myndigheder træffer skønsmæssige afgørelser, som kan føre til, at EU-rettens bestemmelser, herunder bestemmelserne om de grundlæggende friheder, som hovedsagen angår, mister deres effektive virkning (dom af 22.1.2002, Canal Satélite Digital, C-390/99, EU:C:2002:34, præmis 35 og den deri nævnte retspraksis).
- 86 Hvis en ordning med forudgående administrativ licens skal være begrundet, skønt den bryder med en grundlæggende frihed, må den i alt fald bygge på objektive kriterier, der ikke er udtryk for forskelsbehandling, og på kendte forhold, således at de lægger en ramme for de nationale myndigheders skønsudøvelse, der dermed ikke anvendes vilkårligt (dom af 22.1.2002, Canal Satélite Digital, C-390/99, EU:C:2002:34, præmis 35 og den deri nævnte retspraksis).
- 87 Desuden kan en foranstaltning, som er truffet af en medlemsstat, og som i det væsentlige går ud på at gentage en kontrol, der allerede er blevet udført inden for rammerne af andre procedurer, enten i samme medlemsstat eller i en anden medlemsstat, ikke anses for nødvendig for at opnå det forfulgte formål (jf. i denne retning dom af 22.1.2002, Canal Satélite Digital, C-390/99, EU:C:2002:34, præmis 36).

- 88 Endelig er en procedure med forudgående licens kun nødvendig, hvis en efterfølgende kontrol må anses for at ske på for sent et tidspunkt til at sikre kontrollens reelle effektivitet og til, at det forfulgte formål kan opnås (dom af 22.1.2002, Canal Satélite Digital, C-390/99, EU:C:2002:34, præmis 39).
- 89 For det første kan kravet om en forudgående licens i det foreliggende tilfælde ganske vist være egnet til at nå målet om god forvaltning af transport, trafik og det offentlige rum samt miljøbeskyttelse. Henset til arten af de omhandlede tjenester, som indebærer anvendelse af personbiler, der ofte ikke kan skelnes fra andre biler i denne kategori, som anvendes til privat brug, og som endda sker på et stort byområde, kan en efterfølgende kontrol endvidere anses for at ske på for sent et tidspunkt til at sikre kontrollens reelle effektivitet og til, at de forfulgte formål kan opnås. Det følger heraf, at en forudgående licens kan anses for nødvendig som omhandlet i den retspraksis, der er nævnt i nærværende doms præmis 88.
- 90 Når dette er sagt, følger det af den retspraksis, der er nævnt i nærværende doms præmis 64 og 86, at de kriterier, der finder anvendelse på indrømmelsen af, afslaget på og i givet fald tilbagekaldelsen af licenser til levering af tjenesteydelser med udlejning af personbiler med chauffør, skal være egnede til på en sammenhængende og systematisk måde at sikre virkeliggørelsen af det forfulgte mål, hvilket det påhviler den forelæggende ret at efterprøve.
- 91 For det andet påhviler det den forelæggende ret – for så vidt som P&L for Domstolen bl.a. har gjort gældende, at den administrative myndighed på baggrund af situationen på markedet har ret til at annullere en licens til levering af tjenesteydelser med udlejning af personbiler med chauffør – navnlig at efterprøve, om der er fastsat tilstrækkelige regler for udøvelsen af den skønsbeføjelse, som denne myndighed er tillagt under overholdelse af de nævnte kriterier, som omhandlet i den retspraksis, der er omtalt i nærværende doms præmis 86, således at denne skønsbeføjelse ikke udøves vilkårligt.
- 92 For det tredje skal den forelæggende ret – for så vidt som P&L endvidere har gjort gældende, at kravet om en specifik licens til levering af tjenesteydelser med udlejning af personbiler med chauffør i Barcelonas byområde fordobler de eksisterende procedurer og krav for udstedelse af en national licens, som foreskrives for udøvelsen af denne virksomhed – i overensstemmelse med den retspraksis, der er nævnt i nærværende doms præmis 87, sikre sig, at de procedurer, der er indført med henblik på udstedelse af denne specifikke licens, ikke gentager kontroller, som allerede er blevet gennemført som led i en anden procedure i samme medlemsstat.
- 93 Ved bedømmelsen af, om der er behov for en specifik licens, skal den forelæggende ret bl.a. vurdere, om de særlige kendetegn ved Barcelonas byområde begrundes, at dette krav indføres som supplement til kravet om en national licens, for at nå målene om god forvaltning af transport, trafik og det offentlige rum samt miljøbeskyttelse inden for dette område.

– Spørgsmålet, om det er forholdsmæssigt at begrænse antallet af licenser til levering af tjenesteydelser med udlejning af personbiler med chauffør til en tredivedel af taxalicenserne

- 94 Som generaladvokaten har anført i punkt 80 og 81 i forslaget til afgørelse, er der under proceduren for Domstolen ikke fremkommet oplysninger, som gør det muligt at fastslå, at foranstaltningen med at begrænse licenserne til levering af tjenesteydelser med udlejning af personbiler med chauffør til en tredivedel af taxalicenserne er egnet til at sikre virkeliggørelsen af målene om god forvaltning af transport, trafik og det offentlige rum samt miljøbeskyttelse.

- 95 I denne henseende fremgår det af punkt 9 i præambelen til RVTC, at det følger af opbygningen af RVTC, således som den navnlig fremgår af dette dekrets artikel 7 og 9-11, at begrænsningen af licenser til levering af tjenesteydelser med udlejning af personbiler med chauffør er det nøgleelement, hvormed dekretet tilsigter at nå disse mål.
- 96 Som led i proceduren for Domstolen har hverken AMB eller den spanske regering rejst tvivl om de af bl.a. P&L, Tapoca VTC1 og Kommissionen fremførte argumenter om, at
- tjenesteydelser med udlejning af personbiler med chauffør reducerer anvendelsen af private biler
 - det ikke kan gøres gældende, at der er problemer med parkeringen på vejene i AMB, når RVTC pålægger virksomheder, der leverer tjenesteydelser med udlejning af personbiler med chauffør, at råde over deres egen parkering og ikke parkere på vejene
 - tjenesteydelser med udlejning af personbiler med chauffør kan bidrage til at nå målet om en effektiv og inkluderende mobilitet som følge af tjenestens grad af digitalisering og fleksibilitet i forbindelse med leveringen, herunder en teknologisk platform, der er tilgængelig for personer, der ikke kan se, og
 - den statslige lovgivning tilskynder til at anvende køretøjer, som benytter alternative energikilder til tjenesteydelser med udlejning af personbiler med chauffør.

Som svar på Domstolens spørgsmål i retsmødet har den spanske regering nemlig anført, at den ikke havde kendskab til nogen undersøgelse af den indvirkning, som flåden af udlejningskøretøjer med chauffør har på transport, trafik, det offentlige rum og miljøbeskyttelsen i Barcelonas byområde, eller til nogen undersøgelse af virkningerne af den ved RVTC indførte regulering på virkeliggørelsen af det mål, der er nævnt i nærværende doms præmis 94.

- 97 Med forbehold for den bedømmelse, som skal foretages af den forelæggende ret, herunder i lyset af eventuelle oplysninger, der ikke er blevet bragt til Domstolens kendskab, ses begrænsningen af licenser til levering af tjenesteydelser med udlejning af personbiler med chauffør til en tredjedel af taxalicenserne ikke at være egnet til at sikre virkeliggørelsen af målene om god forvaltning af transport, trafik og det offentlige rum.
- 98 Ingen oplysninger i sagsakterne for Domstolen kan endvidere godtgøre, at en sådan begrænsning af licenserne til levering af tjenesteydelser med udlejning af køretøjer med chauffør ikke går videre end nødvendigt for at nå disse mål.
- 99 Det kan nemlig ikke udelukkes, at den indvirkning, som flåden af udlejningskøretøjer med chauffør eventuelt har på transport, trafik og det offentlige rum i Barcelonas byområde, kan begrænses på passende vis med mindre indgribende foranstaltninger, såsom foranstaltninger med henblik på tilrettelæggelse af tjenesteydelser med udlejning af personbiler med chauffør, begrænsninger af disse tjenesteydelser i bestemte tidsrum eller færdselsbegrænsninger i bestemte områder.
- 100 På samme måde kan det ikke udelukkes, at målet om miljøbeskyttelse i Barcelonas byområde kan nås med foranstaltninger, der er mindre skadelige for etableringsfriheden, såsom de gældende emissionsgrænser for køretøjer, der kører i dette byområde.

- 101 Det tilkommer imidlertid også i denne henseende den forelæggende ret at efterprøve, om det for denne ret er godtgjort, at mindre indgribende foranstaltninger gør det muligt at nå de forfulgte mål.
- 102 Henset til alle de ovenstående betragtninger skal spørgsmålene besvares med, at artikel 49 TEUF
- ikke er til hinder for en lovgivning, som finder anvendelse på et byområde, hvorved det bestemmes, at der kræves en specifik licens til levering af tjenesteydelser med udlejning af personbiler med chauffør i dette byområde ud over den fornødne nationale licens til levering af tjenesteydelser med udlejning af personbiler med chauffør i og mellem byer, såfremt denne specifikke licens bygger på objektive kriterier, der ikke er udtryk for forskelsbehandling, og på kendte forhold, som udelukker enhver vilkårlighed, og som ikke gentager en kontrol, der allerede er blevet udført inden for rammerne af en procedure for nationale licenser, men som opfylder de særlige behov for dette byområde
 - er til hinder for en lovgivning, som finder anvendelse på et byområde, hvorved antallet af licenser til levering af tjenesteydelser med udlejning af personbiler med chauffør begrænses til en tredivtedel af de taxalicenser, som udstedes til dette byområde, når det hverken er godtgjort, at denne foranstaltning på en sammenhængende og systematisk måde kan sikre virkeliggørelsen af målene om god forvaltning af transport, trafik og det offentlige rum i dette byområde samt miljøbeskyttelse, eller at foranstaltningen ikke går videre end nødvendigt for at nå disse mål.

Sagsomkostninger

- 103 Da sagens behandling i forhold til hovedsagens parter udgør et led i den sag, der verserer for den forelæggende ret, tilkommer det denne at træffe afgørelse om sagsomkostningerne. Bortset fra de nævnte parters udgifter kan de udgifter, som er afholdt i forbindelse med afgivelse af indlæg for Domstolen, ikke erstattes.

På grundlag af disse præmisser kender Domstolen (Første Afdeling) for ret:

- 1) **Artikel 107, stk. 1, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde skal fortolkes således, at denne bestemmelse ikke er til hinder for en lovgivning, som finder anvendelse på et byområde, hvorved det for det første bestemmes, at der kræves en specifik licens til levering af tjenesteydelser med udlejning af personbiler med chauffør i dette byområde ud over den fornødne nationale licens til levering af tjenesteydelser med udlejning af personbiler med chauffør i og mellem byer, og for det andet at antallet af licenser til levering af disse tjenesteydelser er begrænset til en tredivtedel af de taxalicenser, der udstedes til nævnte byområde, for så vidt som disse foranstaltninger ikke omfatter anvendelsen af statsmidler i denne bestemmelses forstand.**
- 2) **Artikel 49 TEUF er ikke til hinder for en lovgivning, som finder anvendelse på et byområde, hvorved det bestemmes, at der kræves en specifik licens til levering af tjenesteydelser med udlejning af personbiler med chauffør i dette byområde ud over den fornødne nationale licens til levering af tjenesteydelser med udlejning af personbiler med chauffør i og mellem byer, såfremt denne specifikke licens bygger på objektive kriterier, der ikke er udtryk for forskelsbehandling, og på kendte forhold, som udelukker enhver**

vilkårlighed, og som ikke gentager en kontrol, der allerede er blevet udført inden for rammerne af en procedure for nationale licenser, men som opfylder de særlige behov for dette byområde.

- 3) Artikel 49 TEUF er til hinder for en lovgivning, som finder anvendelse på et byområde, hvorved antallet af licenser til levering af tjenesteydelser med udlejning af personbiler med chauffør begrænses til en tredjedel af de taxalicenser, som udstedes til dette byområde, når det hverken er godtgjort, at denne foranstaltning på en sammenhængende og systematisk måde kan sikre virkeliggørelsen af målene om god forvaltning af transport, trafik og det offentlige rum i dette byområde samt miljøbeskyttelse, eller at foranstaltningen ikke går videre end nødvendigt for at nå disse mål.**

Underskrifter