



Συλλογή της Νομολογίας

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (πρώτο τμήμα)

της 8ης Ιουνίου 2023*

«Προδικαστική παραπομπή – Άρθρο 49 ΣΛΕΕ – Άρθρο 107, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ – Υπηρεσία μισθωμένων οχημάτων με οδηγό (ΜΟΟ) – Καθεστώς αδειοδότησης που περιλαμβάνει τη χορήγηση άδειας για την παροχή υπηρεσιών αστικών και υπεραστικών μεταφορών στο σύνολο της εθνικής επικράτειας και, στη συνέχεια, τη χορήγηση δεύτερης άδειας εκμετάλλευσης για την παροχή υπηρεσιών αστικών μεταφορών σε μητροπολιτική περιοχή – Περιορισμός του αριθμού των αδειών παροχής υπηρεσιών ΜΟΟ στο ένα τριακοστό των αδειών παροχής υπηρεσιών ταξί»

Στην υπόθεση C-50/21,

με αντικείμενο αίτηση προδικαστικής αποφάσεως δυνάμει του άρθρου 267 ΣΛΕΕ, που υπέβαλε το Tribunal Superior de Justicia de Cataluña (ανώτερο δικαστήριο Καταλωνίας, Ισπανία) με απόφαση της 19ης Ιανουαρίου 2021, η οποία περιήλθε στο Δικαστήριο στις 29 Ιανουαρίου 2021, στο πλαίσιο της δίκης

Prestige and Limousine SL

κατά

Àrea Metropolitana de Barcelona,

Asociación Nacional del Taxi (Antaxi),

Asociación Profesional Élite Taxi,

Sindicat del Taxi de Catalunya (STAC),

Tapoca VTC1 SL,

Agrupació Taxis Companys,

ΤΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (πρώτο τμήμα),

συγκείμενο από τους K. Lenaerts (εισηγητή), Πρόεδρο του Δικαστηρίου, ασκούντα καθήκοντα δικαστή του πρώτου τμήματος, L. Bay Larsen, Αντιπρόεδρο του Δικαστηρίου, ασκούντα καθήκοντα δικαστή του πρώτου τμήματος, P. G. Xuereb, A. Kumin και I. Ziemele, δικαστές,

γενικός εισαγγελέας: M. Szpunar

* Γλώσσα διαδικασίας: η ισπανική.

γραμματέας: L. Carrasco Marco, διοικητική υπάλληλος,

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία και κατόπιν της επ' ακροατηρίου συζητήσεως της 5ης Οκτωβρίου 2022,

λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις που υπέβαλαν:

- η Prestige and Limousine SL, εκπροσωπούμενη από τους F. de B. Carvajal Borrero και P. S. Soto Baselga, abogados,
- η Área Metropolitana de Barcelona, εκπροσωπούμενη από την M. Borrás Ribó, abogada,
- η Asociación Nacional del Taxi (Antaxi), εκπροσωπούμενη από τους J. M. Baño Fos, J. M. Baño León, E. Llopis Reyna και A. Pascual Morcillo, abogados,
- η Asociación Profesional Élite Taxi, εκπροσωπούμενη από τον J. Fontquerni Bas, procurador, και τον M. Vilar Cuesta, abogado,
- η Taroca VTC1 SL, εκπροσωπούμενη από τους J. A. Díez Herrera και J. L. Ortega Gaspar, abogados,
- η Agrupació Taxis Companys, εκπροσωπούμενη από τον A. Canals Compan, abogado,
- η Ισπανική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από τους L. Aguilera Ruiz και S. Jiménez García,
- η Τσεχική Κυβέρνηση, εκπροσωπούμενη από την T. Machovičová, τον M. Smolek και τον J. Vlácil,
- η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, εκπροσωπούμενη από την L. Armati, τον É. Gippini Fournier, την P. Němečková και τον J. Rius Riu,

αφού άκουσε τον γενικό εισαγγελέα που ανέπτυξε τις προτάσεις του κατά τη συνεδρίαση της 15ης Δεκεμβρίου 2022,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

- 1 Η αίτηση προδικαστικής αποφάσεως αφορά την ερμηνεία του άρθρου 49 και του άρθρου 107, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ.
- 2 Η αίτηση αυτή υποβλήθηκε στο πλαίσιο ένδικης διαφοράς μεταξύ, αφενός, της Prestige and Limousine SL (στο εξής: P&L), η οποία παρέχει υπηρεσίες μίσθωσης οχημάτων με οδηγό (στο εξής: υπηρεσίες ΜΟΟ), και, αφετέρου, μεταξύ άλλων, της Área Metropolitana de Barcelona (μητροπολιτικής περιοχής της Βαρκελώνης, Ισπανία) (στο εξής: ΜΠΒ), με αντικείμενο το κύρος ρύθμισης της ΜΠΒ με την οποία απαιτείται χορήγηση άδειας για την παροχή υπηρεσιών ΜΟΟ στην αστική περιοχή της Βαρκελώνης και περιορίζεται ο αριθμός των αδειών παροχής υπηρεσιών ΜΟΟ στο ένα τριακοστό των αδειών παροχής υπηρεσιών ταξί που χορηγούνται για την εν λόγω αστική περιοχή.

Το ισπανικό νομικό πλαίσιο

O LOTT

- 3 Το άρθρο 43, παράγραφος 1, στοιχείο g, του Ley 16/1987 de Ordenación de los Transportes Terrestres (νόμου 16/1987, σχετικά με τη ρύθμιση των χερσαίων μεταφορών), της 30ής Ιουλίου 1987 (BOE αριθ. 182, της 31ης Ιουλίου 1987, σ. 23451), όπως τροποποιήθηκε με το Real Decreto-Ley 3/2018 (βασιλικό νομοθετικό διάταγμα 3/2018), της 20ής Απριλίου 2018 (BOE αριθ. 97, της 21ης Απριλίου 2018, σ. 41051) (στο εξής: LOTT), ορίζει τα εξής:

«Για τη χορήγηση άδειας δημόσιας μεταφοράς, η αιτούσα επιχείρηση οφείλει να αποδείξει ότι πληροί, σύμφωνα με όσα προβλέπει η νομοθεσία, τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

[...]

g) να πληροί, ενδεχομένως, τις λοιπές ειδικές προϋποθέσεις που προβλέπονται κανονιστικώς και είναι αναγκαίες για την προσήκουσα παροχή των υπηρεσιών, λαμβανομένων υπόψη των αρχών της αναλογικότητας και της απαγορεύσεως των διακρίσεων, όσον αφορά την οικεία κατηγορία μεταφορών.»

- 4 Σύμφωνα με το άρθρο 48, παράγραφοι 1 έως 3, του LOTT:

«1. Η χορήγηση αδειάς για την παροχή υπηρεσιών δημοσίων μεταφορών ρυθμίζεται κατά τέτοιον τρόπο ώστε άρνηση χορηγήσεως της επιτρέπεται μόνον εάν δεν πληρούνται οι προς τούτο προβλεπόμενες προϋποθέσεις.

2. Εντούτοις, και σύμφωνα με το δίκαιο των Κοινοτήτων 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 στην ίδια κατηγορία οχημάτων όσο και αδειών για τη μίσθωση οχημάτων με οδηγό.

3. Με την επιφύλαξη της διάταξης της προηγούμενης παραγράφου, προκειμένου να διατηρηθεί μια 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 να εγκατασταθούν οι ενδιαφερόμενοι 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, κατόπιν εξουσιοδότησης του κράτους, έχουν αναλάβει αρμοδιότητες 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.»

5 Το άρθρο 91 του LOTT προβλέπει τα εξής:

«1. Οι άδειες που αφορούν τις δημόσιες μεταφορές επιτρέπουν την παροχή υπηρεσιών στο σύνολο της εθνικής επικράτειας, χωρίς περιορισμούς ως προς την αφετηρία ή τον τερματισμό της υπηρεσίας.

Εξαιρούνται από τα ανωτέρω τόσο οι άδειες υπεραστικής μεταφοράς επιβατών με επιβατικά οχήματα όσο και εκείνες που επιτρέπουν τη μίσθωση οχημάτων με οδηγό, οι οποίες πρέπει να τηρούν τους τυχόν κανονιστικώς προβλεπόμενους όρους σχετικά με την προέλευση, τον προορισμό ή τη διαδρομή των υπηρεσιών.

2. Με την επιφύλαξη ότι, σύμφωνα με το προηγούμενο σημείο, οι άδειες για τη μίσθωση οχημάτων με οδηγό επιτρέπουν την παροχή υπηρεσιών στο σύνολο της εθνικής επικράτειας, χωρίς περιορισμούς ως προς την αφετηρία ή τον τερματισμό της υπηρεσίας, τα οχήματα που χρησιμοποιούνται για την άσκηση της δραστηριότητας αυτής πρέπει να χρησιμοποιούνται συνήθως για την παροχή υπηρεσιών που προορίζονται για την κάλυψη αναγκών που συνδέονται με το έδαφος της αυτόνομης κοινότητας καταχώρισης της άδειας στην οποία ανήκουν.

[...]»

To ROTT

6 Το άρθρο 181, παράγραφος 1, του Real Decreto 1211/1990 por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (βασιλικού διατάγματος 1211/1990 περί εφαρμογής του νόμου σχετικά με τη ρύθμιση των χερσαίων μεταφορών), της 28ης Σεπτεμβρίου 1990 (BOE αριθ. 241, της 8ης Οκτωβρίου 1990, σ. 29406), όπως τροποποιήθηκε με το Real Decreto-Ley 1057/2015 (βασιλικό νομοθετικό διάταγμα 1057/2015), της 20ής Νοεμβρίου 2015 (BOE αριθ. 279, της 21ης Νοεμβρίου 2015, σ. 109832), και με το βασιλικό νομοθετικό διάταγμα 3/2018 (στο εξής: ROTT), ορίζει τα εξής:

«Η χορήγηση αδειών για την άσκηση της δραστηριότητας μίσθωσης οχημάτων με οδηγό προϋποθέτει ότι ο αιτών πληροί όλες τις προϋποθέσεις του άρθρου 43, παράγραφος 1, του LOTT, όπως διευκρινίζεται στην επόμενη παράγραφο.»

7 Το άρθρο 182, παράγραφοι 1 έως 3, του ROTT ορίζει τα εξής:

«1. Τα οχήματα που καλύπτονται από τις άδειες για την άσκηση της δραστηριότητας μίσθωσης οχημάτων με οδηγό και βρίσκονται στην κατοχή προσώπων ξένων προς την επιχείρηση που είναι κάτοχος της άδειας, μπορούν να κυκλοφορούν μόνον εφόσον αποδεικνύεται ότι εκτελούν υπηρεσία για την οποία έχει προηγουμένως δοθεί εντολή.

Προς τούτο, η σύναψη της σύμβασης μίσθωσης οχήματος με οδηγό πρέπει να έχει ολοκληρωθεί πριν από την έναρξη της παροχής της παραγγελθείσας υπηρεσίας και τα έγγραφα που πιστοποιούν τη σύμβαση αυτή πρέπει να κρατούνται εντός του οχήματος, σύμφωνα με όσα ορίζει ο Υπουργός Χωροταξικής Ανάπτυξης.

Τα οχήματα που καλύπτονται από τις άδειες μίσθωσης οχημάτων με οδηγό δεν επιτρέπεται, σε καμία περίπτωση, να κυκλοφορούν στις δημόσιες οδούς για την αναζήτηση πελατών ούτε να παραμένουν σταθμευμένα προκειμένου να προσελκύσουν πελάτες που δεν έχουν ακόμη παραγγείλει την υπηρεσία.

2. Οι άδειες μίσθωσης οχημάτων με οδηγό καθιστούν δυνατή την παροχή τόσο αστικών όσο και υπεραστικών υπηρεσιών στο σύνολο της επικράτειας, εφόσον το όχημα έχει προηγουμένως μισθωθεί σύμφωνα με τις διατάξεις του προηγούμενου σημείου.

3. Σύμφωνα με τις διατάξεις [του άρθρου 17, παράγραφος 1 και του άρθρου] 18 του LOTT, τα τιμολόγια για τη δραστηριότητα μίσθωσης οχημάτων με οδηγό δεν υπόκεινται σε ρύθμιση, ωστόσο οι ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις πρέπει να δημοσιοποιούν πληροφορίες σχετικά με τις εφαρμοζόμενες τιμές.»

Η υπουργική απόφαση VTC

- 8 Η Orden FOM/36/2008 por la 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 (υπουργική απόφαση FOM/36/2008 περί εφαρμογής του δεύτερου τμήματος του κεφαλαίου IV του τίτλου V, σχετικά με τη μίσθωση οχημάτων με οδηγό, του κανονισμού σχετικά με τον νόμο για τη ρύθμιση των χερσαίων μεταφορών, που θεσπίστηκε με το βασιλικό νομοθετικό διάταγμα 1211/1990, της 28ης Σεπτεμβρίου 1990), της 9ης Ιανουαρίου 2008 (BOE αριθ. 19, της 22ας Ιανουαρίου 2008, σ. 4283), όπως τροποποιήθηκε με την orden FOM/2799/2015 (υπουργική απόφαση FOM/2799/2015), της 18ης Δεκεμβρίου 2015 (BOE αριθ. 307, της 24ης Δεκεμβρίου 2015, σ. 121901) (στο εξής: υπουργική απόφαση ΜΟΟ), ορίζει στο άρθρο 1, το οποίο φέρει τον τίτλο «Υποχρεωτικός χαρακτήρας της άδειας», μεταξύ άλλων, τα εξής:

«Για την άσκηση της δραστηριότητας μίσθωσης οχημάτων με οδηγό, απαιτείται άδεια που καθιστά δυνατή την παροχή της υπηρεσίας για κάθε όχημα που χρησιμοποιείται για τη δραστηριότητα αυτή, σύμφωνα με το άρθρο 180 [του ROTT]».

- 9 Το άρθρο 4 της υπουργικής απόφασης ΜΟΟ φέρει τον τίτλο «Αντικείμενο των αδειών» και έχει ως εξής:

«Οι άδειες για την άσκηση της δραστηριότητας μίσθωσης οχημάτων με οδηγό καθιστούν δυνατή την παροχή υπηρεσιών τόσο αστικών όσο και υπεραστικών μεταφορών στο σύνολο της εθνικής επικράτειας, εφόσον το όχημα έχει προηγουμένως μισθωθεί σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος διατάγματος.»

- 10 Το άρθρο 5 της υπουργικής απόφασης φέρει τον τίτλο «Προϋποθέσεις χορήγησης των αδειών» και προβλέπει τα εξής:

«Η χορήγηση αδειών μίσθωσης οχημάτων με οδηγό προϋποθέτει ότι η αιτούσα επιχείρηση αποδεικνύει ότι πληροί τους όρους του άρθρου 181, παράγραφοι 1 και 2, του ROTT σύμφωνα με τις διατάξεις των άρθρων της παρούσας υπουργικής απόφασης.»

- 11 Το άρθρο 14 της απόφασης φέρει τον τίτλο «Χορήγηση των αδειών» και ορίζει τα εξής:

«Εφόσον πληρούνται όλες οι προϋποθέσεις του άρθρου 5, ο αρμόδιος φορέας μπορεί να αρνηθεί την έκδοση των αιτούμενων αδειών μόνον υπό τις περιστάσεις του άρθρου 181, παράγραφος 3, του ROTT.»

Ο RVTC

12 Ο 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 (κανονισμός για τη ρύθμιση της δραστηριότητας των περιστασιακών αστικών επιβατικών μεταφορών με οδηγό με χρήση οχημάτων έως και εννέα θέσεων που ασκείται εξ ολοκλήρου εντός της μητροπολιτικής περιοχής της Βαρκελώνης, ο οποίος εγκρίθηκε από το μητροπολιτικό συμβούλιο της μητροπολιτικής περιοχής της Βαρκελώνης), της 26ης Ιουνίου 2018 (*Boletín Oficial de la Provincia de Barcelona*, της 9ης Ιουλίου 2018, και DOGC, αριθ. 7897, της 14ης Ιουνίου 2019) (στο εξής: RVTC), τέθηκε σε ισχύ στις 25 Ιουλίου 2018.

13 Τα σημεία 4, 5 και 9 του προοιμίου του RVTC αναφέρουν τα εξής:

«4. [...] ο Ley 19/2003 [del Taxi, de la Comunidad Autónoma de Cataluña (νόμος 19/2003 της Αυτόνομης Κοινότητας της Καταλονίας, για τα ταξί), της 4ης Ιουλίου 2003 (BOE αριθ. 189, της 8ης Αυγούστου 2003, σ. 30708)] (LT) ρυθμίζει τη μεταφορά επιβατών με οχήματα έως εννέα θέσεων, συμπεριλαμβανομένης της θέσης του οδηγού, η οποία πραγματοποιείται για λογαριασμό τρίτου έναντι αμοιβής, σύμφωνα με το μέσο μεταφοράς που ονομάζεται “υπηρεσίες ταξί”. Το περιεχόμενο της ρυθμίσεως αυτής στον εν λόγω τομέα συνεπάγεται διοικητική παρέμβαση, η οποία στηρίζεται στην ανάγκη διασφάλισης του γενικού συμφέροντος στο πλαίσιο επίτευξης ενός βέλτιστου επιπέδου ποιότητας της παροχής της υπηρεσίας, μέσω του περιορισμού του αριθμού των αδειών και του καθορισμού υποχρεωτικών τιμών, προκειμένου να διασφαλιστεί η καθολικότητα, η προσβασιμότητα, η συνέχεια και ο σεβασμός των δικαιωμάτων των χρηστών [...].

5. Επομένως, πρόκειται για δραστηριότητα η οποία ορίζεται [...] ως δραστηριότητα γενικού συμφέροντος που ασκείται από ιδιώτες, δεδομένου ότι ο χαρακτηρισμός αυτός προϋποθέτει ότι υπόκειται στα επιβαλλόμενα μέτρα ελέγχου, αστυνόμευσης και επεμβάσεως, μέσω τομεακής κανονιστικής ρυθμίσεως.

[...]

[...]

9. Οι δημόσιες πολιτικές στον τομέα της κινητικότητας και των μεταφορών αποσκοπούν στη βιώσιμη, περιβαλλοντική και οικονομική, ανάπτυξη και, για τον σκοπό αυτό, επιβάλλονται περιορισμοί στην οδική κυκλοφορία στις πόλεις, ιδίως σε περιπτώσεις υψηλής ρύπανσης. Η διαρρύθμιση των αστικών οδών, η συνεχής αναζήτηση νέων χώρων για δημόσια χρήση πέραν της οδικής κυκλοφορίας, οι εναλλακτικές δυνατότητες μετακίνησης πεζή ή με ποδήλατο, ή η προτεραιότητα που δίδεται στους διαδρόμους των δημοσίων μαζικών μεταφορών είναι μέτρα που δεν συμβιβάζονται με την προώθηση της αυξήσεως, αφενός, του αριθμού των οδικών οχημάτων που χρησιμοποιούνται για αστικές μεταφορές μέσω της μίσθωσης οχημάτων με οδηγό και, αφετέρου, των μισθώσεων για έναν χρήστη και για τη συνολική χωρητικότητα του οχήματος.

Οι δημόσιες πολιτικές στον τομέα των ταξί στηρίχθηκαν στην παύση χορηγήσεως νέων αδειών επιπλέον εκείνων που έχουν χορηγηθεί από το 1987. Επιπλέον, προωθούνται δράσεις που περιορίζουν τις ημέρες και τις ώρες κυκλοφορίας των οχημάτων και τη χρήση καθαρών τεχνολογιών, όπως ο ηλεκτρικός ή υβριδικός κινητήρας.»

- 14 Το άρθρο 7 του RVTC φέρει τον τίτλο «Προϋπόθεση χορήγησης προηγούμενης άδειας» και ορίζει στις παραγράφους 1, 2 και 4 έως 6 τα εξής:

«1. Η παροχή της υπηρεσίας μεταφοράς επιβατών με οχήματα έως εννέα θέσεων, συμπεριλαμβανομένης της θέσης του οδηγού, εντός της περιοχής ενιαίας διαχείρισης των αστικών μεταφορών, η οποία περιλαμβάνει την εδαφική περιοχή της [ΜΠΒ], συνιστά αστική μεταφορά και υπόκειται, ως εκ τούτου, σε προηγούμενη άδεια που καθιστά δυνατή την άσκηση της εν λόγω δραστηριότητας για κάθε όχημα που χρησιμοποιείται για τον σκοπό αυτό από τον κάτοχό του.

2. Η άδεια αυτή ζητείται και, κατά περίπτωση, χορηγείται στο φυσικό ή νομικό πρόσωπο που είναι σαφώς μόνιμος κάτοχος του οχήματος. Οι άδειες για την άσκηση της δραστηριότητας είναι ονομαστικές και αφορούν συγκεκριμένο όχημα. Πρέπει να αναγράφονται η ταξινόμηση του οχήματος, ο αριθμός πλαισίου και τα λοιπά στοιχεία που κρίνονται αναγκαία για την αναγνώρισή του. Η άδεια δεν ισχύει για όλα τα οχήματα τα οποία κατέχει ή εκμεταλλεύεται ο κάτοχός τους.

[...]

4. Εντός του εδαφικού πεδίου εφαρμογής του παρόντος κανονισμού, μόνον οι άδειες που χορηγούνται από τη ΜΠΒ επιτρέπουν την παροχή υπηρεσίας, με συγκεκριμένη αφετηρία και τερματισμό, με την επιφύλαξη των διατάξεων του [LOTT] όσον αφορά τη χορήγηση της εν λόγω άδειας ή άλλων διατάξεων που αναφέρονται σε αυτήν.

5. Η χορηγηθείσα από τη [ΜΠΒ] άδεια δίνεται επιπλέον των λοιπών αδειών που χορηγούν άλλες διοικητικές αρχές λόγω των αρμοδιοτήτων τους.

6. Η υπηρεσία [ΜΟΟ] δεν συνιστά αστική μεταφορά κατά την έννοια του άρθρου 7 [του παρόντος] κανονισμού και δεν υπόκειται ούτε στον [παρόντα] κανονισμό ούτε στο σύστημα αδειών που αυτός προβλέπει.»

- 15 Το άρθρο 9 του κανονισμού φέρει τον τίτλο «Νομικό καθεστώς των αδειών» και έχει ως εξής:

«Η χορήγηση της άδειας διέπεται από το ακόλουθο νομικό καθεστώς:

1. Η χορήγηση της άδειας εξαρτάται από την τήρηση των προϋποθέσεων που προβλέπει ο Ley 12/1987 [de regulaci3n del transporte de viajeros por carretera mediante veh3culos de motor de la Comunidad Aut3noma de Catalu1a (νόμος 12/1987 για τη ρύθμιση των οδικών μεταφορών επιβατών με μηχανοκίνητα οχήματα, της Αυτόνομης Κοινότητας της Καταλωνίας), της 28ης Μαΐου [1987 (BOE αριθ. 151, της 25ης Ιουνίου 1987, σ. 19159)], το Decreto 319/1990 [por el cual se aprueba el Reglamento de regulaci3n del transporte de viajeros por carretera mediante veh3culos de motor del Consejo Ejecutivo de la Generalidad de Catalu1a (νομοθετικό διάταγμα 319/1990 περί εγκρίσεως της νομοθετικής ρύθμισης της οδικής μεταφοράς επιβατών μέσω μηχανοκίνητων οχημάτων, του αποκλειστικού συμβουλίου της Κυβέρνησης της Καταλωνίας)], της 21ης Δεκεμβρίου [1990 (DOGC, αριθ. 1387, της 31ης Δεκεμβρίου 1990)] και ο παρών κανονισμός εκ μέρους του αιτούντος.

[...]

3. Η άδεια αφορά ένα μόνον όχημα και μπορεί να χρησιμοποιηθεί από τον κάτοχό του ή από τους υπαλλήλους του που απασχολούνται με σύμβαση εργασίας.

[...]»

- 16 Το άρθρο 10 του ίδιου κανονισμού φέρει τον τίτλο «Καθορισμός του αριθμού των αδειών» και προβλέπει τα εξής:

«1. Η ΜΠΒ είναι υπεύθυνη για τον καθορισμό, ανά πάσα στιγμή, του μέγιστου αριθμού αδειών παροχής υπηρεσιών περιστασιακών αστικών μεταφορών επιβατών μέσω μισθωμένων οχημάτων με οδηγό. Ο αριθμός αυτός καθορίζεται με στόχο τη διασφάλιση επαρκούς διαθεσιμότητας της υπηρεσίας υπό τους καλύτερους δυνατούς όρους για τους πολίτες, με την επιφύλαξη της εξασφάλισης οικονομικής αποδοτικότητας για τους φορείς εκμετάλλευσης.

2. Η δημιουργία νέων μόνιμων ή προσωρινών αδειών ή η μείωση του τρέχοντος αριθμού τους απαιτεί τη λήψη απόφασης που θα καθορίζει την αναγκαιότητα και τη σκοπιμότητά της, λαμβανομένων ιδίως υπόψη των ακόλουθων παραγόντων:

a) το επίπεδο της τρέχουσας προσφοράς·

b) το επίπεδο της τρέχουσας ζήτησης·

c) τις εμπορικές, βιομηχανικές, τουριστικές ή άλλες δραστηριότητες εντός του εδαφικού πεδίου εφαρμογής για τις οποίες μπορούν να υποβληθούν ειδικά αιτήματα παροχής υπηρεσιών περιστασιακών αστικών επιβατικών μεταφορών μέσω μισθωμένων οχημάτων με οδηγό·

d) τη συμβατότητα της εισαγωγής νέων αδειών με τους στόχους περιβαλλοντικής βιωσιμότητας όσον αφορά την κυκλοφορία και την αστική κυκλοφορία.»

- 17 Το άρθρο 11 του ίδιου κανονισμού, με τίτλο «Καθεστώς χορήγησης αδειών», προβλέπει τα εξής:

«1. Οι άδειες χορηγούνται σύμφωνα με τις αρχές και τους κανόνες του νόμου 12/1987 [περί ρύθμισης των οδικών μεταφορών επιβατών μέσω μηχανοκίνητων οχημάτων], του διατάγματος 319/1990 [περί εγκρίσεως της ρυθμίσεως των οδικών μεταφορών επιβατών μέσω μηχανοκίνητων οχημάτων] ή του παρόντος κανονισμού και σύμφωνα με τις διοικητικές διαδικασίες που θεσπίζονται κατ' εφαρμογήν του.

2. Η ΜΠΒ χορηγεί τις άδειες στα φυσικά ή νομικά πρόσωπα που πληρούν τις αναγκαίες σχετικές προϋποθέσεις. Προς τούτο, η ΜΠΒ στηρίζεται στις προκηρύξεις για την έναρξη διαδικασιών χορηγήσεως νέων αδειών, οι οποίες καθορίζουν τη διαδικασία αναθέσεως, η οποία, σε κάθε περίπτωση, πρέπει να διασφαλίζει την τήρηση των αρχών της δημοσιότητας, των ίσων ευκαιριών, του ελεύθερου ανταγωνισμού και της απαγορεύσεως των διακρίσεων. Η χορήγηση γίνεται με κλήρωση μεταξύ των αιτήσεων που πληρούν τις απαιτούμενες προϋποθέσεις.

3. Οι ενδιαφερόμενοι για την απόκτηση άδειας πρέπει να υποβάλουν αίτηση με την οποία να αποδεικνύουν [ότι πληρούν] τις απαιτούμενες προϋποθέσεις και εγγράφονται στον κατάλογο των υποψηφίων, σύμφωνα με τις προθεσμίες και τον τύπο που καθορίζονται με τις σχετικές προκηρύξεις.

4. Η διαδικασία χορήγησης προβλέπει την ακρόαση των ενδιαφερομένων και τη δυνατότητα των οργανώσεων του κλάδου να προβάλουν αυτό που κρίνουν σκόπιμο για την υπεράσπιση των συμφερόντων τους.

5. Η ρύθμιση αυτή εφαρμόζεται επίσης στις άδειες που επιτρέπουν την παροχή της υπηρεσίας αστικών μεταφορών εποχιακού χαρακτήρα ή για συγκεκριμένες περιστάσεις.»

18 Ο RVTC περιέχει μια «[μ]εταβατική διάταξη», η οποία έχει ως εξής:

«Οι άδειες μεταφοράς που διέπονται από [τον παρόντα] κανονισμό και έχουν εκδοθεί από τον [πρώην] Entidad Municipal Metropolitana de Barcelona (Corporación Metropolitana de Barcelona) [δημοτικό μητροπολιτικό φορέα Βαρκελώνης (μητροπολιτική ενότητα Βαρκελώνης)] και από την Entidad Metropolitana del Transporte [μητροπολιτικός φορέας μεταφορών], οι οποίες δραστηριοποιούνταν κατά τον χρόνο έναρξης ισχύος του παρόντος κανονισμού, καθώς και οι άδειες οι οποίες έχουν εκδοθεί από την Generalitat de Catalunya [Αυτόνομη Κυβέρνηση της Καταλονίας] σύμφωνα με την 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 (υπουργική απόφαση για την εφαρμογή του κανονισμού του νόμου περί οργάνωσης των επίγειων μεταφορών, που θεσπίστηκε με το βασιλικό διάταγμα 1211/1990, της 28ης Σεπτεμβρίου 1990), της 30ής Ιουλίου 1998 (BOE αριθ. 192, της 12ης Αυγούστου 1998, σ. 27466), με την οποία θεσπίστηκε για πρώτη φορά το όριο του ενός τριακοστού επί του αριθμού των αδειών ταξί, και οι οποίες βρίσκονταν σε ισχύ κατά τον χρόνο έναρξης ισχύος του παρόντος, εξακολουθούν να ισχύουν και να διέπονται από την παρούσα ρύθμιση.»

19 Δύο «[σ]μπληρωματικές διατάξεις» του RVTC έχουν ως εξής:

«Πρώτον. Ο συνολικός αριθμός των αδειών περιορίζεται σε εκείνες που χορηγούνται σύμφωνα με την προηγούμενη μεταβατική διάταξη. Εναπόκειται στο Instituto Metropolitano del taxi [μητροπολιτικό ινστιτούτο ταξί] να προτείνει την έκδοση απόφασης που καθορίζει τον μέγιστο αριθμό αδειών πέραν αυτών που προβλέπει η μεταβατική διάταξη. Σε καμία περίπτωση ο αριθμός των αδειών που ισχύουν σε μια δεδομένη στιγμή δεν μπορεί να υπερβαίνει την αναλογία μίας άδειας [ΜΟΟ] προς τριάντα άδειες ταξί. Οι εξουσίες που ανατίθενται στο μητροπολιτικό ινστιτούτο ταξί με το άρθρο 5, παράγραφος 2, [του παρόντος] κανονισμού περιλαμβάνουν την προκήρυξη για την έναρξη διαδικασίας και την απόφαση για τη χορήγηση νέων αδειών, επιπλέον εκείνων που εμπίπτουν στη μεταβατική διάταξη [...]

Δεύτερον. Οι εξουσίες που ανατίθενται στο μητροπολιτικό ινστιτούτο ταξί στο άρθρο 5, παράγραφος 2, [του παρόντος] κανονισμού περιλαμβάνουν την προκήρυξη για την έναρξη διαδικασίας και την απόφαση για τη χορήγηση νέων εποχικών αδειών και για συγκεκριμένες περιστάσεις. Οι προκηρύξεις αυτές συμφωνούν με τους ακόλουθους κανόνες:

- a. καθορίζουν τον αριθμό των αδειών που θα χορηγηθούν, σύμφωνα με τα κριτήρια του παρόντος κανονισμού, βάσει τεκμηριωμένης και επαρκούς αιτιολογίας. Ο αριθμός των αδειών ανά αιτούντα, φυσικό ή νομικό πρόσωπο, μπορεί να υφίσταται περιορισμούς·
- b. προβλέπουν το χρονοδιάγραμμα της διάρκειας ισχύος των αδειών και προσδιορίζουν τις περιόδους ή τις περιστάσεις που σχετίζονται με την εν λόγω διάρκεια·
- c. το ετήσιο χρονοδιάγραμμα ισχύος των αδειών μπορεί να παραταθεί ή να συρρικνωθεί για λόγους που δικαιολογούνται από νέες ανάγκες ή περιστάσεις, δεδομένου ότι η ενδεχόμενη συρρίκνωση δεν παρέχει σε καμία περίπτωση δικαίωμα αποζημίωσης.»

Η διαφορά της κύριας δίκης και τα προδικαστικά ερωτήματα

- 20 Το Tribunal Superior de Justicia de Cataluña (ανώτερο δικαστήριο Καταλωνίας, Ισπανία), ήτοι το αιτούν δικαστήριο, επισημαίνει ότι το 2009 ο περιορισμός του αριθμού των αδειών παροχής υπηρεσιών ΜΟΟ σε μία ανά τριάντα άδειες παροχής υπηρεσιών ταξί, τον οποίο προέβλεπε μέχρι τότε η ισπανική νομοθεσία, καταργήθηκε. Η κατάργηση αυτή επέφερε, μέχρι το 2015, σημαντική αύξηση του αριθμού των παρόχων των εν λόγω υπηρεσιών στη μητροπολιτική περιοχή της Βαρκελώνης, φαινόμενο το οποίο η ΜΠΒ σκόπευε να περιορίσει με την υιοθέτηση του RVTC.
- 21 Σκοπός του RVTC είναι η ρύθμιση της υπηρεσίας ΜΟΟ σε όλη την αστική περιοχή της Βαρκελώνης, η οποία αποτελεί αστική ζώνη, με σκοπό τη μεταφορά προσώπων με ταξί ή με μισθωμένο όχημα με οδηγό. Για την παροχή τέτοιων υπηρεσιών στην περιοχή αυτή, ο εν λόγω κανονισμός υποχρεώνει, μεταξύ άλλων, τις επιχειρήσεις που διαθέτουν ήδη άδεια για την παροχή αστικών και υπεραστικών υπηρεσιών ΜΟΟ στην Ισπανία να λάβουν πρόσθετη άδεια που χορηγείται από τη ΜΠΒ. Επιπλέον, στον κανονισμό RVTC γίνεται χρήση της δυνατότητας που παρέχει το άρθρο 48, παράγραφος 3, του LOTT, ήτοι τον περιορισμό του αριθμού των αδειών που επιτρέπουν την παροχή των υπηρεσιών ΜΟΟ στο ένα τριακοστό του αριθμού των αδειών που χορηγούνται για τις υπηρεσίες ταξί.
- 22 Η P&L είναι κάτοχος αδειών εκμετάλλευσης ΜΟΟ και αμφισβητεί τον RVTC ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου. Ειδικότερα, η P&L και δεκατέσσερις άλλες εταιρίες που παρείχαν ήδη υπηρεσίες ΜΟΟ στην ίδια περιοχή κατά την ημερομηνία θέσπισης του RVTC, συμπεριλαμβανομένων εταιριών που συνδέονται με διεθνείς διαδικτυακές πλατφόρμες, θεωρούν ότι, δεδομένων των περιορισμών και των όρων που τους επιβάλλει ο RVTC, ο μοναδικός σκοπός της θέσπισης του ήταν η παρεμπόδιση της δραστηριότητάς τους και τούτο με μοναδικό στόχο την προστασία των συμφερόντων του κλάδου των ταξί. Ως εκ τούτου, η P&L και οι λοιπές αυτές επιχειρήσεις ζητούν από το αιτούν δικαστήριο να κηρύξει τον RVTC αυτοδικαίως άκυρο.
- 23 Η Asociación Nacional del Taxi (Antaxi) (στο εξής: ANT), η Asociación Profesional Élite Taxi, η Sindicat del Taxi de Catalunya (STAC), η Taroca VTC1 SL και η Agrupació Taxis Companys παρενέβησαν στη δίκη υπέρ της ΜΠΒ.
- 24 Το Tribunal Superior de Justicia de Cataluña (ανώτερο δικαστήριο Καταλωνίας) επισημαίνει ότι τα ταξί και τα μισθωμένα οχήματα με οδηγό (στο εξής: ΜΟΟ) τελούν σε σχέση ανταγωνισμού μεταξύ τους όσον αφορά τις υπηρεσίες αστικών επιβατικών μεταφορών. Οι υπηρεσίες ταξί υπόκεινται, ως «υπηρεσίες γενικού συμφέροντος», σε ειδική ρύθμιση και σε περιορισμό του αριθμού των αδειών που είναι αναγκαίες για την άσκηση της δραστηριότητάς τους, τα δε τιμολόγιά τους υπόκεινται σε προηγούμενη διοικητική έγκριση. Μολονότι το σύνηθες πεδίο δράσης τους εντοπίζεται σε αστική περιοχή, εντούτοις τα ταξί μπορούν να παρέχουν υπηρεσίες υπεραστικών μεταφορών, εφόσον πληρούν τις απαραίτητες προϋποθέσεις.
- 25 Κατά το αιτούν δικαστήριο, οι πάροχοι υπηρεσιών ΜΟΟ υποχρεούνται επίσης να αποκτούν άδειες για την άσκηση της δραστηριότητάς αυτής, ο αριθμός δε των αδειών που χορηγούνται είναι περιορισμένος. Το αιτούν δικαστήριο διευκρινίζει ότι, κατά τον χρόνο των πραγματικών περιστατικών της κύριας δίκης, τα ΜΟΟ μπορούσαν να παρέχουν υπηρεσίες υπεραστικών και αστικών μεταφορών σε όλη την εθνική επικράτεια σε τιμές που δεν υπόκειντο σε προηγούμενη έγκριση, αλλά σε ένα σύστημα συμφωνημένων τιμών που επέτρεπε στον πελάτη να γνωρίζει εκ των προτέρων, και εν τέλει να πληρώνει μέσω διαδικτύου, τη συνολική τιμή της παρεχόμενης

υπηρεσίας. Σε αντίθεση με τα ταξί, τα ΜΟΟ δεν μπορούν να χρησιμοποιούν τις λωρίδες των λεωφορείων, δεν πραγματοποιούν στάσεις σε δημόσια οδό και δεν μπορούν να παραλαμβάνουν αμέσως από εκεί πελάτες εκτός εάν η παροχή της υπηρεσίας έχει συμφωνηθεί εκ των προτέρων.

- 26 Το αιτούν δικαστήριο επισημαίνει ότι το 2018 το Tribunal Supremo (Ανώτατο Δικαστήριο, Ισπανία) έκρινε ότι η αναλογία 1 προς 30 μεταξύ του αριθμού των αδειών παροχής υπηρεσιών ΜΟΟ και του αριθμού των αδειών παροχής υπηρεσιών ταξί ουδέποτε δικαιολογήθηκε από αντικειμενικούς λόγους. Εξ αυτού συνάγει ότι το άρθρο 48, παράγραφος 3, του LOTT, βάσει του οποίου επιβάλλει ο RTVC τον περιορισμό του αριθμού των αδειών παροχής υπηρεσιών ΜΟΟ, μπορεί να χαρακτηριστεί αυθαίρετο και, ως εκ τούτου, είναι αντίθετο τόσο στο άρθρο 49 ΣΛΕΕ, καθόσον καθιστά πρακτικά αδύνατη την εγκατάσταση στη ΜΠΒ επιχειρήσεων που προσφέρουν υπηρεσίες ΜΟΟ στην Ευρωπαϊκή Ένωση, όσο και στην απαγόρευση του άρθρου 107, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ, περί παρεμπόδισης των συναλλαγών εντός της Ένωσης μέσω της χορήγησης κρατικών ενισχύσεων.
- 27 Το Tribunal Superior de Justicia de Cataluña (ανώτερο δικαστήριο Καταλωνίας) εκφράζει τις ίδιες αμφιβολίες όσον αφορά τη συμβατότητα του καθεστώτος «διπλής άδειας» στο οποίο υπόκεινται τα ΜΟΟ στη μητροπολιτική περιοχή της Βαρκελώνης με τις ως άνω διατάξεις του δικαίου της Ένωσης. Δεδομένου ότι το άρθρο 91 του LOTT και το άρθρο 182, παράγραφος 2, του ROTT προέβλεπαν, κατά τον χρόνο των πραγματικών περιστατικών, ότι οι άδειες εκμετάλλευσης ΜΟΟ καθιστούσαν δυνατή την παροχή «αστικών και υπεραστικών υπηρεσιών στο σύνολο της εθνικής επικράτειας», η εκ μέρους της ΜΠΒ επιβολή της επιπλέον απαίτησης για λήψη άδειας, υπό την επιφύλαξη πρόσθετων προϋποθέσεων, για την παροχή αστικών υπηρεσιών ΜΟΟ στη μητροπολιτική περιοχή της Βαρκελώνης θα μπορούσε να θεωρηθεί ως στρατηγική με σκοπό την ελαχιστοποίηση του ανταγωνισμού που ασκούν οι υπηρεσίες ΜΟΟ στις υπηρεσίες ταξί.
- 28 Κατά το αιτούν δικαστήριο, οι προβαλλόμενοι από τη ΜΠΒ δικαιολογητικοί λόγοι του RVTC στηρίζονται, κατ' αρχάς, στο γεγονός ότι οι υπηρεσίες ΜΟΟ θέτουν σε κίνδυνο την οικονομική βιωσιμότητα των υπηρεσιών ταξί, τους προκαλούν αθέμιτο ανταγωνισμό και συνεπάγονται την συνεχή χρήση των οδικών δικτύων. Δεύτερον, οι 10 523 άδειες ταξί που είχαν χορηγηθεί από τη ΜΠΒ αρκούσαν για να καλύψουν τις ανάγκες του πληθυσμού διασφαλίζοντας παράλληλα την κερδοφορία των επιχειρήσεων ταξί. Τέλος, η ΜΠΒ επικαλέστηκε την προστασία του περιβάλλοντος.
- 29 Ωστόσο, κατά το αιτούν δικαστήριο, οι οικονομικοί λόγοι σχετικά με την κατάσταση των ταξί δεν μπορούν να δικαιολογήσουν τα μέτρα που προβλέπει ο RVTC. Όσον αφορά τους λόγους που αφορούν τη χρήση των οδικών δικτύων, η ΜΠΒ παρέλειψε να λάβει υπόψη τη συνέπεια της μείωσης της χρήσης ιδιωτικών αυτοκινήτων που ενδέχεται να έχουν οι υπηρεσίες ΜΟΟ. Επιπλέον, τα ΜΟΟ υποχρεούνται να διαθέτουν χώρο στάθμευσης και δεν μπορούν ούτε να αναζητούν πελάτες ούτε να σταθμεύουν στο δημόσιο οδικό δίκτυο εν αναμονή αυτών. Ομοίως, ως προς τους περιβαλλοντικούς λόγους, δεν λαμβάνονται υπόψη υφιστάμενες τεχνικές που μπορούν να διασφαλίσουν την παροχή της υπηρεσίας με οχήματα που είναι σε μικρό βαθμό, αν όχι καθόλου, ρυπογόνα. Επιπλέον, ο στόλος των ταξί χαρακτηρίζεται ως «καθαρός», χωρίς να αναφέρονται οι λόγοι για τους οποίους ο χαρακτηρισμός αυτός δεν εκτείνεται στον στόλο των ΜΟΟ. Ο κύριος σκοπός της ΜΠΒ φαίνεται να ήταν, μέσω του RVTC, η διατήρηση ή η προστασία των συμφερόντων του κλάδου των ταξί.

30 Υπό τις συνθήκες αυτές, το Tribunal Superior de Justicia de Cataluña (ανώτερο δικαστήριο Καταλωνίας) αποφάσισε να αναστείλει την ενώπιόν του διαδικασία και να υποβάλει στο Δικαστήριο τα ακόλουθα 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 μισθώσεως 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 μισθώσεως οχημάτων με οδηγό οι οποίοι επιθυμούν να παράσχουν υπηρεσίες αστικών μεταφορών;»

Επί των προδικαστικών ερωτημάτων

Επί του παραδεκτού της αιτήσεως προδικαστικής απόφασεως

- 31 Η ΜΠΒ φρονεί ότι η αίτηση προδικαστικής απόφασεως είναι απαράδεκτη για τρεις λόγους. Κατ' αρχάς, η απόφαση περί παραπομπής δεν μνημονεύει την εφαρμοστέα περιφερειακή και τοπική νομοθεσία και δεν διευκρινίζει ότι υφίσταται ρύθμιση στην οποία στηρίζονται οι διατάξεις του RVTC, όσον αφορά τόσο την αρμοδιότητα της ΜΠΒ όσο και την αιτιολογία του κανονισμού αυτού σχετικά με την προστασία του περιβάλλοντος. Εν συνεχεία, τα στοιχεία της διαφοράς αφορούν ένα μόνον κράτος μέλος και τα προδικαστικά ερωτήματα αφορούν μάλλον την ερμηνεία του εσωτερικού δικαίου παρά του δικαίου της Ένωσης. Τέλος, η ΜΠΒ υπογραμμίζει τη μεροληπτική, κατά την ίδια, διατύπωση των προδικαστικών ερωτημάτων, η οποία αποσκοπεί στο να επηρεάσει το Δικαστήριο επί της ουσίας.
- 32 Η Ρ&L επισημαίνει ότι το πρώτο προδικαστικό ερώτημα αφορά, πέραν του RVTC, «νομοθετικές και κανονιστικές» διατάξεις. Εντούτοις, το όριο που έχει επιβληθεί στη χορήγηση των αδειών ΜΟΟ, ήτοι μία άδεια παροχής υπηρεσιών ΜΟΟ ανά τριάντα άδειες παροχής υπηρεσιών ταξί, προκύπτει αποκλειστικά από τον RVTC. Επομένως, το πρώτο προδικαστικό ερώτημα βαίνει πέραν του πλαισίου της διαφοράς που εκκρεμεί ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου και, ως εκ τούτου, δεν είναι κρίσιμο για την επίλυσή της.
- 33 Κατά την ANT, το αιτούν δικαστήριο υποβάλλει στην πραγματικότητα τέσσερα προδικαστικά ερωτήματα, εκ των οποίων τα δύο αφορούν την ερμηνεία των διατάξεων σχετικά με την ελευθερία εγκατάστασης και τα δύο άλλα την ερμηνεία διατάξεων που αποτελούν μέρος του καθεστώτος των κρατικών ενισχύσεων.
- 34 Η ANT υποστηρίζει ότι τα δύο ερωτήματα που αφορούν την ελευθερία εγκατάστασης πρέπει να κριθούν απαράδεκτα, διότι το Δικαστήριο έχει ήδη απαντήσει σχετικώς ότι, δεδομένου ότι κάθε περιορισμός της ελευθερίας εγκατάστασης πρέπει να δικαιολογείται από επιτακτικό λόγο γενικού συμφέροντος, ο εθνικός δικαστής οφείλει, αν κρίνει, όπως και το αιτούν δικαστήριο, ότι δεν συντρέχει τέτοιος λόγος, να μην εφαρμόσει ή να ακυρώσει την επίμαχη εθνική διάταξη. Επιπλέον, αν τα ερωτήματα αυτά ερμηνεύονταν υπό την έννοια ότι το αιτούν δικαστήριο ερωτά αν οι διατάξεις του RVTC συνάδουν προς τις απαιτήσεις της αναγκαιότητας και της αναλογικότητας, θα ήταν απαράδεκτα, διότι θα ζητούνταν από το Δικαστήριο να προβεί σε ανάλυση στην οποία δεν εμπίπτει στην αρμοδιότητά του, αλλά στην αρμοδιότητα του εθνικού

δικαστηρίου. Επιπροσθέτως, το Tribunal Supremo (Ανώτατο Δικαστήριο) έχει ήδη προβεί σε μια τέτοια ανάλυση χωρίς να έχει επιδείξει αμφιβολίες ως προς τη συμβατότητα των επίμαχων εθνικών διατάξεων με το δίκαιο της Ένωσης, πράγμα που αποδεικνύει ότι τα προδικαστικά ερωτήματα που υπέβαλε το αιτούν δικαστήριο δεν είναι χρήσιμα για την επίλυση της διαφοράς της κύριας δίκης.

- 35 Ομοίως, τα δύο προδικαστικά ερωτήματα που αφορούν την απαγόρευση των κρατικών ενισχύσεων είναι απαράδεκτα, κατά την άποψή της, διότι το Δικαστήριο έχει απαντήσει με σαφήνεια σε παρόμοια ερωτήματα με την απόφαση της 14ης Ιανουαρίου 2015, *Eventech* (C-518/13, EU:C:2015:9), το δε αιτούν δικαστήριο δεν παρέσχε την παραμικρή εξήγηση ως προς την ανάγκη διαφοροποίησης ή διευκρίνισης της νομολογίας αυτής εν προκειμένω.
- 36 Κατά πάγια νομολογία, στο πλαίσιο της διαδικασίας που θεσπίζεται με το άρθρο 267 ΣΛΕΕ, ο εθνικός δικαστής, ο οποίος έχει επιληφθεί της διαφοράς και φέρει την ευθύνη για τη δικαστική απόφαση που πρόκειται να εκδοθεί, είναι αποκλειστικώς αρμόδιος να εκτιμήσει, με γνώμονα τις ιδιαιτερότητες της υποθέσεως, τόσο αν η προδικαστική απόφαση είναι αναγκαία για την έκδοση της δικής του απόφασης όσο και αν τα ερωτήματα τα οποία υποβάλλει στο Δικαστήριο είναι λυσιτελή. Κατά συνέπεια, εφόσον τα υποβαλλόμενα ερωτήματα αφορούν την ερμηνεία του δικαίου της Ένωσης, το Δικαστήριο είναι κατ' αρχήν υποχρεωμένο να αποφανθεί (απόφαση της 20ής Σεπτεμβρίου 2022, *VD* και *SR*, C-339/20 και C-397/20, EU:C:2022:703, σκέψη 56 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).
- 37 Το Δικαστήριο μπορεί να αρνηθεί να απαντήσει σε προδικαστικό ερώτημα εθνικού δικαστηρίου μόνον όταν προκύπτει προδήλως ότι η ζητούμενη ερμηνεία του δικαίου της Ένωσης δεν έχει καμία σχέση με το υποστατό ή με το αντικείμενο της διαφοράς της κύριας δίκης, όταν το πρόβλημα είναι υποθετικής φύσεως ή ακόμη όταν το Δικαστήριο δεν διαθέτει τα πραγματικά και νομικά στοιχεία που είναι αναγκαία προκειμένου να δώσει χρήσιμη απάντηση στα ερωτήματα τα οποία του υποβάλλονται (απόφαση της 20ής Σεπτεμβρίου 2022, *VD* και *SR*, C-339/20 και C-397/20, EU:C:2022:703, σκέψη 57 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).
- 38 Ως προς το τελευταίο αυτό σημείο, υπενθυμίζεται ότι η ανάγκη να δοθεί ερμηνεία του δικαίου της Ένωσης που να είναι χρήσιμη για το εθνικό δικαστήριο απαιτεί να προσδιορίζει το δικαστήριο αυτό το πραγματικό και κανονιστικό πλαίσιο στο οποίο εντάσσονται τα ερωτήματα που υποβάλλει ή, τουλάχιστον, να εξηγεί τις αναφερόμενες στα πραγματικά περιστατικά υποθέσεις στις οποίες στηρίζονται τα ερωτήματα (απόφαση της 5ης Μαρτίου 2019, *Eesti Pagar*, C-349/17, EU:C:2019:172, σκέψη 49 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).
- 39 Συνεπώς, από το άρθρο 94, στοιχεία α' και γ', του Κανονισμού Διαδικασίας του Δικαστηρίου προκύπτει ότι η αίτηση εκδόσεως προδικαστικής αποφάσεως πρέπει να περιλαμβάνει, μεταξύ άλλων, συνοπτική έκθεση του αντικειμένου της διαφοράς καθώς και των σχετικών διαπιστωθέντων από το αιτούν δικαστήριο πραγματικών περιστατικών ή, τουλάχιστον, έκθεση των πραγματικών στοιχείων στα οποία στηρίζονται τα ερωτήματα, έκθεση των λόγων που οδήγησαν το αιτούν δικαστήριο να υποβάλει ερωτήματα ως προς την ερμηνεία ή το κύρος ορισμένων διατάξεων του δικαίου της Ένωσης, καθώς και την κατά τη γνώμη του σχέση μεταξύ των διατάξεων αυτών και της εφαρμοστέας στη διαφορά της κύριας δίκης εθνικής νομοθεσίας.
- 40 Εν προκειμένω, πρώτον, όσον αφορά την ένσταση της ΜΠΒ ότι η απόφαση περί παραπομπής δεν μνημονεύει ολόκληρη την κρίσιμη, περιφερειακή και τοπική, εθνική νομοθεσία, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι η απόφαση περί παραπομπής περιέχει επαρκή στοιχεία ώστε να μπορεί το Δικαστήριο να κατανοήσει τόσο το νομικό και πραγματικό πλαίσιο της διαφοράς της κύριας

δίκης όσο και την έννοια και το περιεχόμενο των υποβληθέντων προδικαστικών ερωτημάτων. Επομένως, η απόφαση αυτή πληροί τις απαιτήσεις του άρθρου 94, στοιχείο α', του Κανονισμού Διαδικασίας του Δικαστηρίου.

- 41 Δεύτερον, η P&L, ισχυριζόμενη ότι τα προδικαστικά ερωτήματα αναφέρονται σε εθνικές νομοθετικές και κανονιστικές διατάξεις, ενώ η υπόθεση της κύριας δίκης αφορά μόνον τη νομιμότητα του RVTC, στην πραγματικότητα καλεί το ίδιο το Δικαστήριο να προσδιορίσει το ακριβές πλαίσιο της εφαρμοστέας εθνικής νομοθεσίας, όπερ δεν εμπίπτει στην αρμοδιότητά του.
- 42 Συγκεκριμένα, στο Δικαστήριο απόκειται να λαμβάνει υπόψη, στο πλαίσιο της κατανομής αρμοδιοτήτων μεταξύ των δικαστηρίων της Ένωσης και των εθνικών δικαστηρίων, το πραγματικό και νομοθετικό πλαίσιο στο οποίο εντάσσονται τα προδικαστικά ερωτήματα, όπως τα εξειδικεύει η απόφαση περί παραπομπής. Ως εκ τούτου, η εξέταση της αιτήσεως προδικαστικής αποφάσεως πρέπει να γίνεται υπό το πρίσμα της ερμηνείας του εθνικού δικαίου στην οποία προέβη το αιτούν δικαστήριο [απόφαση της 20ής Οκτωβρίου 2022, Centre public d'action sociale de Liège (Ανάκληση ή αναστολή αποφάσεως επιστροφής), C-825/21, EU:C:2022:810, σκέψη 35].
- 43 Συνεπώς, διαπιστώνεται, κατ' αρχάς, ότι το αιτούν δικαστήριο προσδιόρισε σαφώς το πραγματικό και κανονιστικό πλαίσιο στο οποίο εντάσσονται τα ερωτήματα που υποβάλλει και υπενθυμίζεται ότι το Δικαστήριο δεν οφείλει να ελέγξει την ακρίβεια του πλαισίου αυτού (απόφαση της 5ης Μαρτίου 2019, Eesti Pagar, C-349/17, EU:C:2019:172, σκέψη 50).
- 44 Τρίτον, το άρθρο 94, στοιχείο γ', του Κανονισμού Διαδικασίας απαιτεί από το αιτούν δικαστήριο να εκθέτει τους λόγους που το οδήγησαν να υποβάλει ερωτήματα ως προς την ερμηνεία διατάξεων του δικαίου της Ένωσης οι οποίες αποτελούν το αντικείμενο των προδικαστικών ερωτημάτων. Πάντως, η διατύπωση των προδικαστικών ερωτημάτων, ακόμη και αν αποσκοπούσε, όπως ισχυρίζεται η ΜΠΒ, στο να επηρεάσει το Δικαστήριο, δεν μπορεί από μόνη της να καταστήσει απαράδεκτη την αίτηση προδικαστικής αποφάσεως, δεδομένου ότι μια τέτοια περίπτωση δεν αντιστοιχεί σε καμία από τις περιπτώσεις που αναφέρονται στη σκέψη 37 της παρούσας απόφασης.
- 45 Τέταρτον, ακόμη και αν υποθεθεί ότι, όπως υποστηρίζει η ANT, οι απαντήσεις που πρέπει να δοθούν στα προδικαστικά ερωτήματα απορρέουν, εν προκειμένω, σαφώς από τη νομολογία του Δικαστηρίου, από το άρθρο 99 του Κανονισμού Διαδικασίας προκύπτει ότι σε μια τέτοια περίπτωση δεν καθίσταται απαράδεκτη η αίτηση προδικαστικής αποφάσεως, αλλά δύναται το Δικαστήριο να αποφανθεί με διάταξη.
- 46 Πέμπτον, δεδομένου ότι τα υποβληθέντα προδικαστικά ερωτήματα αφορούν την ερμηνεία του άρθρου 49 και του άρθρου 107, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ, κακώς η ANT υποστηρίζει ότι με τα ερωτήματα αυτά ζητείται από το Δικαστήριο να προβεί μόνο σε εκτιμήσεις πραγματικών περιστατικών που δεν εμπίπτουν στην αρμοδιότητά του.
- 47 Έκτον, το γεγονός ότι ανώτατο εθνικό δικαστήριο έχει ήδη εξετάσει, στο πλαίσιο διαφοράς που παρουσιάζει ομοιότητες με την επίμαχη στην κύρια δίκη, τη δυναμική σημασία των διατάξεων του δικαίου της Ένωσης στις οποίες αναφέρεται το αιτούν δικαστήριο δεν μπορεί να καταστήσει απαράδεκτη αίτηση προδικαστικής αποφάσεως με την οποία ζητείται από το Δικαστήριο να αποφανθεί επί της ερμηνείας των διατάξεων αυτών, σύμφωνα με το άρθρο 267 ΣΛΕΕ. Πράγματι, η περίπτωση αυτή δεν αντιστοιχεί σε καμία από τις περιπτώσεις απαραδέκτου που υπομνήσθηκαν στη σκέψη 37 της παρούσας απόφασης.

- 48 Έβδομον, στο μέτρο που η ΜΠΒ επισημαίνει ότι όλες οι πτυχές της διαφοράς της κύριας δίκης περιορίζονται στο εσωτερικό ενός μόνο κράτους μέλους, υπενθυμίζεται ότι, όπως διευκρίνισε το αιτούν δικαστήριο, η προσφυγή της P&L αποτελεί μέρος ενός συνόλου δεκαπέντε προσφυγών με αίτημα την ακύρωση του RVTG, εκ των οποίων η μία ασκήθηκε από διαδικτυακές «διεθνείς πλατφόρμες», όπερ υποδηλώνει ότι η προσφυγή της κύριας δίκης αποσκοπεί στην ακύρωση διατάξεων του εθνικού δικαίου που έχουν εφαρμογή και στους υπηκόους άλλων κρατών μελών, με αποτέλεσμα η απόφαση που θα εκδώσει το αιτούν δικαστήριο κατόπιν της παρούσας απόφασης να μπορεί να παραγάγει έννομα αποτελέσματα και έναντι των τελευταίων αυτών υπηκόων (πρβλ. απόφαση της 8ης Μαΐου 2013, Libert κ.λπ., C-197/11 και C-203/11, EU:C:2013:288, σκέψη 35).
- 49 Όπως, όμως, προκύπτει από πάγια νομολογία του Δικαστηρίου, όταν το αιτούν δικαστήριο υποβάλλει αίτηση προδικαστικής αποφάσεως στο πλαίσιο διαδικασίας ακυρώσεως διατάξεων εφαρμοζόμενων όχι μόνο στους ημεδαπούς, αλλά και στους υπηκόους των άλλων κρατών μελών, η απόφαση την οποία θα εκδώσει το αιτούν δικαστήριο κατόπιν της απόφασης του Δικαστηρίου θα παράγει έννομα αποτελέσματα και έναντι των υπηκόων των άλλων κρατών μελών και, ως εκ τούτου, είναι δικαιολογημένο να δώσει το Δικαστήριο απάντηση στα ερωτήματα που του έχουν υποβληθεί σχετικά με τις διατάξεις της Συνθήκης ΛΕΕ για τις θεμελιώδεις ελευθερίες, παρά το γεγονός ότι όλα τα στοιχεία της διαφοράς της κύριας δίκης περιορίζονται στο εσωτερικό ενός μόνον κράτους μέλους (απόφαση της 7ης Σεπτεμβρίου 2022, Cilevičs κ.λπ., C-391/20, EU:C:2022:638, σκέψη 32 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).
- 50 Από τις ανωτέρω σκέψεις προκύπτει ότι η αίτηση προδικαστικής αποφάσεως είναι παραδεκτή.

Επί της ουσίας

Επί των προδικαστικών ερωτημάτων που αφορούν το άρθρο 107, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ

- 51 Με τα εν λόγω προδικαστικά ερωτήματα, το αιτούν δικαστήριο ζητεί, κατ' ουσίαν, να διευκρινιστεί, μεταξύ άλλων, αν το άρθρο 107, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ έχει την έννοια ότι αντιτίθεται σε κανονιστική ρύθμιση η οποία εφαρμόζεται σε αστική περιοχή και προβλέπει, αφενός, ότι, για την άσκηση της δραστηριότητας παροχής υπηρεσιών ΜΟΟ στην εν λόγω περιοχή, απαιτείται ειδική άδεια, πέραν της εθνικής άδειας που απαιτείται για την παροχή τέτοιων υπηρεσιών, και, αφετέρου, ότι ο αριθμός των αδειών παροχής υπηρεσιών ΜΟΟ περιορίζεται στο ένα τριακοστό των αδειών παροχής υπηρεσιών ταξί που έχουν χορηγηθεί για την ίδια περιοχή.
- 52 Κατά πάγια νομολογία του Δικαστηρίου, ο χαρακτηρισμός ενός μέτρου ως «κρατικής ενίσχυσης», κατά την έννοια του άρθρου 107, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ, προϋποθέτει τη συνδρομή του συνόλου των ακόλουθων προϋποθέσεων. Πρώτον, πρέπει να πρόκειται για παρέμβαση εκ μέρους του κράτους ή με κρατικούς πόρους. Δεύτερον, η παρέμβαση αυτή πρέπει να δύναται να επηρεάσει το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών. Τρίτον, πρέπει να παρέχει επιλεκτικό πλεονέκτημα υπέρ του δικαιούχου. Τέταρτον, πρέπει να νοθεύει ή να απειλεί να νοθεύσει τον ανταγωνισμό (απόφαση της 11ης Νοεμβρίου 2021, Autostrada Wielkopolska κατά Επιτροπής και Πολωνίας, C-933/19 P, EU:C:2021:905, σκέψη 103 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).
- 53 Ως προς την προϋπόθεση που αφορά τη χρήση κρατικών πόρων, υπενθυμίζεται ότι η έννοια της ενισχύσεως περιλαμβάνει όχι μόνο θετικές παροχές, όπως είναι οι επιδοτήσεις, αλλά και κάθε είδους μέτρο το οποίο, ανεξαρτήτως της μορφής του, ελαφρύνει τις οικονομικές υποχρεώσεις που υπό κανονικές συνθήκες βαρύνουν τον προϋπολογισμό μιας επιχειρήσεως και, ως εκ τούτου,

χωρίς να συνιστά επιδότηση υπό τη στενή έννοια του όρου, είναι της ίδιας φύσεως ή έχει τα ίδια αποτελέσματα (απόφαση της 14ης Ιανουαρίου 2015, Eventech, C-518/13, EU:C:2015:9, σκέψη 33 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

- 54 Κατά συνέπεια, προκειμένου να διαπιστωθεί ότι υφίσταται κρατική ενίσχυση, πρέπει να αποδειχθεί ότι υπάρχει αρκούντως άμεση σχέση μεταξύ, αφενός, του πλεονεκτήματος που παρασχέθηκε στο πρόσωπο το οποίο ωφελήθηκε και, αφετέρου, μιας μείωσης των κρατικών πόρων ή, έστω, ενός αρκετά συγκεκριμένου κινδύνου επιβαρύνσεως του κρατικού προϋπολογισμού (απόφαση της 14ης Ιανουαρίου 2015, Eventech, C-518/13, EU:C:2015:9, σκέψη 34 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).
- 55 Εν προκειμένω, αρκεί η διαπίστωση ότι ουδόλως προκύπτει από την απόφαση περί παραπομπής η χρήση κρατικών πόρων ως συνέπεια της επίμαχης στην κύρια δίκη ρύθμισης.
- 56 Ειδικότερα, αφενός, ούτε η απαίτηση περί χορηγήσεως άδειας από τη ΜΠΒ για την άσκηση της δραστηριότητας παροχής υπηρεσιών ΜΟΟ στην αστική περιοχή της Βαρκελώνης ούτε ο περιορισμός του αριθμού των αδειών παροχής τέτοιων υπηρεσιών στο ένα τριακοστό των αδειών παροχής υπηρεσιών ταξί που χορηγούνται για την εν λόγω περιοχή δεν φαίνεται να συνεπάγονται θετικές παροχές, όπως είναι οι επιδοτήσεις υπέρ των επιχειρήσεων που παρέχουν υπηρεσίες ταξί, ή ελάφρυνση των δαπανών που κανονικώς βαρύνουν τον προϋπολογισμό των επιχειρήσεων αυτών.
- 57 Αφετέρου, τα δύο αυτά μέτρα δεν φαίνεται να οδηγούν σε μείωση των κρατικών πόρων ή σε αρκούντως συγκεκριμένο οικονομικό κίνδυνο επιβάρυνσης του κρατικού προϋπολογισμού, τα οποία θα μπορούσαν να ωφελήσουν τις επιχειρήσεις που παρέχουν υπηρεσίες ταξί.
- 58 Υπό τις συνθήκες αυτές, στα υποβληθέντα προδικαστικά ερωτήματα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι το άρθρο 107, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ δεν αντιτίθεται σε κανονιστική ρύθμιση η οποία εφαρμόζεται σε αστική περιοχή και προβλέπει, αφενός, ότι, για την άσκηση της δραστηριότητας παροχής υπηρεσιών ΜΟΟ στην εν λόγω περιοχή, απαιτείται ειδική άδεια, πέραν της εθνικής άδειας που απαιτείται για την παροχή αστικών και υπεραστικών υπηρεσιών ΜΟΟ, και, αφετέρου, ότι ο αριθμός των αδειών παροχής των εν λόγω υπηρεσιών περιορίζεται στο ένα τριακοστό των αδειών παροχής υπηρεσιών ταξί που έχουν χορηγηθεί για την ίδια περιοχή, εφόσον τα εν λόγω μέτρα δεν μπορούν να οδηγήσουν σε χρήση κρατικών πόρων κατά την έννοια της διατάξεως αυτής.

Επί των προδικαστικών ερωτημάτων που αφορούν το άρθρο 49 ΣΛΕΕ

- 59 Με τα εν λόγω προδικαστικά ερωτήματα, το αιτούν δικαστήριο ζητεί, κατ' ουσίαν, να διευκρινιστεί επίσης αν το άρθρο 49 ΣΛΕΕ αντιτίθεται σε κανονιστική ρύθμιση η οποία εφαρμόζεται σε αστική περιοχή και προβλέπει, αφενός, ότι, για την άσκηση της δραστηριότητας παροχής υπηρεσιών ΜΟΟ στην εν λόγω περιοχή, απαιτείται ειδική άδεια, πέραν της εθνικής άδειας που απαιτείται για την παροχή τέτοιων υπηρεσιών, και, αφετέρου, ότι ο αριθμός των αδειών παροχής των εν λόγω υπηρεσιών περιορίζεται στο ένα τριακοστό των αδειών παροχής υπηρεσιών ταξί που έχουν χορηγηθεί για την ίδια περιοχή.
- 60 Το άρθρο 49, πρώτο εδάφιο, ΣΛΕΕ ορίζει ότι, στο πλαίσιο των διατάξεων που περιλαμβάνονται στο κεφάλαιο 2 του τίτλου IV του τρίτου μέρους της Συνθήκης ΛΕΕ, οι περιορισμοί της ελευθερίας εγκατάστασης των υπηκόων ενός κράτους μέλους στην επικράτεια ενός άλλου κράτους μέλους απαγορεύονται.

- 61 Κατά πάγια νομολογία, πρέπει να θεωρούνται ως περιορισμοί της ελευθερίας εγκατάστασης όλα τα μέτρα τα οποία απαγορεύουν, κωλύουν ή καθιστούν λιγότερο ελκυστική την άσκηση της ελευθερίας την οποία διασφαλίζει το άρθρο 49 ΣΛΕΕ (απόφαση της 7ης Σεπτεμβρίου 2022, Cilevičs κ.λπ., C-391/20, EU:C:2022:638, σκέψη 61 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).
- 62 Όπως επισήμανε, κατ' ουσίαν, ο γενικός εισαγγελέας στα σημεία 51 έως 55 των προτάσεών του, αφενός, η απαίτηση ειδικής άδειας για την άσκηση της δραστηριότητας παροχής υπηρεσιών ΜΟΟ στην αστική περιοχή της Βαρκελώνης, επιπλέον της εθνικής άδειας που απαιτείται για την παροχή των αστικών και υπεραστικών υπηρεσιών ΜΟΟ, αποτελεί αφ' εαυτής περιορισμό της άσκησης της ελευθερίας που κατοχυρώνεται στο άρθρο 49 ΣΛΕΕ, δεδομένου ότι παρόμοια απαίτηση περιορίζει ουσιαστικά την πρόσβαση στην αγορά οποιουδήποτε νεοεισερχομένου (πρβλ. απόφαση της 10ης Μαρτίου 2009, Hartlauer, C-169/07, EU:C:2009:141, σκέψη 34· βλ. επίσης, κατ' αναλογία, απόφαση της 22ας Ιανουαρίου 2002, Canal Satélite Digital, C-390/99, EU:C:2002:34, σκέψη 29).
- 63 Αφετέρου, το ίδιο ισχύει και για τον περιορισμό του αριθμού των αδειών παροχής υπηρεσιών ΜΟΟ στο ένα τριακοστό του αριθμού των αδειών παροχής υπηρεσιών ταξί που έχουν χορηγηθεί για την ίδια αστική περιοχή, ο οποίος πρέπει να χαρακτηριστεί ως περιορισμός της ελευθερίας εγκατάστασης, δεδομένου ότι θέτει όριο στον αριθμό των παρόχων υπηρεσιών ΜΟΟ που είναι εγκατεστημένοι στην περιοχή αυτή.
- 64 Κατά πάγια νομολογία, κανένας περιορισμός της ελευθερίας εγκατάστασης δεν επιτρέπεται, εκτός αν, πρώτον, δικαιολογείται από επιτακτικό λόγο γενικού συμφέροντος και, δεύτερον, συνάδει με την αρχή της αναλογικότητας, όπερ προϋποθέτει ότι είναι κατάλληλος να διασφαλίσει, κατά τρόπο συνεπή και συστηματικό, την υλοποίηση του επιδιωκόμενου σκοπού και ότι δεν βαίνει πέραν του μέτρου που είναι αναγκαίο για την επίτευξη του σκοπού αυτού (απόφαση της 7ης Σεπτεμβρίου 2022, Cilevičs κ.λπ., C-391/20, EU:C:2022:638, σκέψη 65 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).
- *Επί της ύπαρξης επιτακτικών λόγων γενικού συμφέροντος*
- 65 Από την αίτηση προδικαστικής αποφάσεως καθώς και από τις παρατηρήσεις της ΜΠΒ και της Ισπανικής Κυβέρνησης ενώπιον του Δικαστηρίου προκύπτει ότι, με τα δύο επίμαχα στην κύρια δίκη μέτρα, σκοπός του RVTC είναι να διασφαλίσει, πρώτον, την ποιότητα, την ασφάλεια και την προσβασιμότητα των υπηρεσιών ταξί στην αστική περιοχή της Βαρκελώνης, οι οποίες θεωρούνται ως «υπηρεσία γενικού συμφέροντος», ιδίως διότι διατηρούν μια «δίκαιη ισορροπία» μεταξύ του αριθμού των παρόχων υπηρεσιών ταξί και του αριθμού των παρόχων υπηρεσιών ΜΟΟ, δεύτερον, την ορθή διαχείριση των μεταφορών, της κυκλοφορίας και του δημόσιου χώρου εντός της αστικής περιοχής και, τρίτον, την προστασία του περιβάλλοντος στην εν λόγω περιοχή.
- 66 Όσον αφορά ειδικότερα τον σκοπό διασφάλισης της ποιότητας, της ασφάλειας και της προσβασιμότητας των υπηρεσιών ταξί, από τη δικογραφία που έχει στη διάθεσή του το Δικαστήριο προκύπτει, κατ' αρχάς, ότι η δραστηριότητα παροχής υπηρεσιών ταξί υπόκειται σε αυστηρό ρυθμιστικό πλαίσιο, καθόσον στις υπηρεσίες αυτές επιβάλλονται, μεταξύ άλλων, ποσοτώσεις αδειών, προκαθορισμένα τιμολόγια, υποχρέωση καθολικής μεταφοράς και παροχή δυνατότητας πρόσβασης των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα. Λαμβανομένων υπόψη των χαρακτηριστικών αυτών, οι υπηρεσίες ταξί θεωρούνται, ιδίως από τη ΜΠΒ, ως «υπηρεσία γενικού συμφέροντος» που αξίζει να διαφυλαχθεί ως ουσιώδες στοιχείο της γενικής οργάνωσης των αστικών συγκοινωνιών της περιοχής της Βαρκελώνης.

- 67 Η ΜΠΒ επισημαίνει, στη συνέχεια, ότι η οικονομική βιωσιμότητα της δραστηριότητας παροχής υπηρεσιών ταξί φαίνεται να τίθεται σε κίνδυνο λόγω του αυξανόμενου ανταγωνισμού που δημιουργεί η δραστηριότητα παροχής υπηρεσιών ΜΟΟ. Υπό τις συνθήκες αυτές, η διατήρηση ισορροπίας μεταξύ των δύο αυτών μορφών αστικής μεταφοράς έγινε αντιληπτή από τις πολιτικές εξουσίες, τόσο σε εθνικό όσο και σε περιφερειακό επίπεδο, ως πρόσφορο και αναλογικό μέσο διασφάλισης της συνέχισης παροχής των υπηρεσιών ταξί, ως υπηρεσίας γενικού συμφέροντος ενταγμένης σε ένα μοντέλο καθολικών αστικών μεταφορών.
- 68 Τέλος, το αιτούν δικαστήριο και διάφοροι μετέχοντες στη διαδικασία επισήμαναν ότι το Tribunal Supremo (Ανώτατο Δικαστήριο) είχε κρίνει, με απόφαση της 4ης Ιουνίου 2018, ότι η οργάνωση και ο επιθυμητός τρόπος αστικής μεταφοράς εμπίπτουν στην αρμοδιότητα των δημοσίων αρχών, ότι οι αρχές αυτές μπορούν, στο πλαίσιο μιας τέτοιας επιλογής, να επιλέξουν τη διατήρηση υπηρεσιών ταξί που πληρούν τα χαρακτηριστικά που υπομνήσθηκαν στη σκέψη 66 της παρούσας απόφασης και συνιστούν, ως εκ τούτου, «υπηρεσία γενικού συμφέροντος», ότι, συνεπώς, είναι δικαιολογημένη η διατήρηση ισορροπίας μεταξύ αυτού του τρόπου αστικής μεταφοράς και των υπηρεσιών ΜΟΟ, προκειμένου να διασφαλιστεί η διατήρηση της εν λόγω υπηρεσίας γενικού συμφέροντος, και ότι, προς τούτο, η πρόβλεψη αναλογίας μεταξύ των αδειών παροχής υπηρεσιών ΜΟΟ και των αδειών παροχής υπηρεσιών ταξί, η οποία μπορεί να φθάσει κατ' ανώτατο όριο τη μία προς τριάντα άδειες, φαίνεται, ελλείψει εναλλακτικής λιγότερο περιοριστικής λύσης, ως κατάλληλο και σύμφωνο με την αρχή της αναλογικότητας μέτρο.
- 69 Συναφώς, πρώτον, όπως επισήμανε ο γενικός εισαγγελέας στα σημεία 75 και 76 των προτάσεών του, ο σκοπός της ορθής διαχείρισεως των μεταφορών, της κυκλοφορίας και του δημόσιου χώρου σε μια αστική περιοχή, αφενός, και ο σκοπός της προστασίας του περιβάλλοντος στην ίδια περιοχή, αφετέρου, μπορούν να αποτελέσουν επιτακτικούς λόγους γενικού συμφέροντος (πρβλ. αποφάσεις της 24ης Μαρτίου 2011, Επιτροπή κατά Ισπανίας, C-400/08, EU:C:2011:172, σκέψη 74, και της 30ής Ιανουαρίου 2018, X και Visser, C-360/15 και C-31/16, EU:C:2018:44, σκέψεις 134 και 135).
- 70 Δεύτερον, κατά πάγια νομολογία, σκοποί αμιγώς οικονομικής φύσεως δεν μπορούν να αποτελέσουν επιτακτικό λόγο γενικού συμφέροντος ικανό να δικαιολογήσει περιορισμό θεμελιώδους ελευθερίας την οποία εγγυάται η Συνθήκη (αποφάσεις της 11ης Μαρτίου 2010, Attanasio Group, C-384/08, EU:C:2010:133, σκέψη 55, και της 24ης Μαρτίου 2011, Επιτροπή κατά Ισπανίας, C-400/08, EU:C:2011:172, σκέψη 74 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία). Ειδικότερα, το Δικαστήριο έχει κρίνει ότι ο σκοπός διασφάλισης της αποδοτικότητας ανταγωνιστικής γραμμής λεωφορείων, ως λόγος αμιγώς οικονομικής φύσεως, δεν μπορεί να συνιστά τέτοιο επιτακτικό λόγο γενικού συμφέροντος (απόφαση της 22ας Δεκεμβρίου 2010, Yellow Cab Verkehrsbetrieb, C-338/09, EU:C:2010:814, σκέψη 51).
- 71 Εν προκειμένω, όπως επισήμανε ο γενικός εισαγγελέας στο σημείο 61 των προτάσεών του, ο σκοπός διασφάλισης της οικονομικής βιωσιμότητας των υπηρεσιών ταξί πρέπει επίσης να θεωρηθεί ως λόγος αμιγώς οικονομικής φύσεως ο οποίος δεν μπορεί να αποτελέσει επιτακτικό λόγο γενικού συμφέροντος, κατά την έννοια της νομολογίας που υπομνήσθηκε στην αμέσως προηγούμενη σκέψη.
- 72 Επομένως, δεν μπορεί να γίνει επίκληση του σκοπού αυτού προκειμένου να δικαιολογηθεί, μεταξύ άλλων, η διατήρηση ισορροπίας μεταξύ των δύο επίμαχων στην κύρια δίκη μέσων αστικής συγκοινωνίας ή η αναλογία μεταξύ των αδειών παροχής υπηρεσιών ΜΟΟ και των αδειών παροχής υπηρεσιών ταξί, οι οποίες συνιστούν εκτιμήσεις αμιγώς οικονομικής φύσεως.

- 73 Τρίτον, οι διαπιστώσεις αυτές δεν αναιρούνται από το γεγονός ότι οι υπηρεσίες ταξί χαρακτηρίζονται, στο ισπανικό δίκαιο, ως «υπηρεσία γενικού συμφέροντος».
- 74 Αφενός, όπως ορθώς υποστήριξε η Ευρωπαϊκή Επιτροπή κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση, ο σκοπός που επιδιώκεται με μέτρο που περιορίζει την ελευθερία εγκατάστασης πρέπει, αυτός καθεαυτόν, να συνιστά επιτακτικό λόγο γενικού συμφέροντος κατά την έννοια της νομολογίας που παρατίθεται στη σκέψη 64 της παρούσας απόφασης, χωρίς ο χαρακτηρισμός του σκοπού αυτού στο εθνικό δίκαιο να μπορεί να επηρεάσει την εκτίμηση που πρέπει να πραγματοποιηθεί σχετικά.
- 75 Αφετέρου, από κανένα στοιχείο της δικογραφίας που έχει στη διάθεσή του το Δικαστήριο δεν προκύπτει ότι οι πάροχοι υπηρεσιών ταξί που δραστηριοποιούνται στην αστική περιοχή της Βαρκελώνης είναι επιφορτισμένοι με τη διαχείριση υπηρεσίας γενικού οικονομικού συμφέροντος (στο εξής: ΥΓΟΣ) κατά την έννοια του άρθρου 106, παράγραφος 2, ΣΛΕΕ ή ότι η απουσία περιορισμού της ελευθερίας εγκατάστασης των παρόχων υπηρεσιών ΜΟΟ θα εμπόδιζε, νομικά ή πραγματικά, την εκπλήρωση ειδικής αποστολής γενικού συμφέροντος που έχει ανατεθεί στους παρόχους υπηρεσιών ταξί.
- 76 Συναφώς, υπενθυμίζεται ότι, μολονότι τα κράτη μέλη δύνανται να καθορίζουν το εύρος και την οργάνωση των ΥΓΟΣ τους, λαμβάνοντας ιδίως υπόψη σκοπούς που προσιδιάζουν στην εθνική τους πολιτική και διαθέτουν, προς τούτο, ευρεία εξουσία εκτιμήσεως η οποία μπορεί να αμφισβητηθεί από την Επιτροπή μόνο σε περίπτωση πρόδηλης πλάνης, εντούτοις η εξουσία αυτή δεν είναι απεριόριστη και πρέπει, εν πάση περιπτώσει, να ασκείται τηρουμένου του δικαίου της Ένωσης (απόφαση της 3ης Σεπτεμβρίου 2020, *Vereniging tot Behoud van Natuurmonumenten in Nederland* κ.λπ. κατά Επιτροπής, C-817/18 P, EU:C:2020:637, σκέψη 95 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).
- 77 Κατά τη νομολογία του Δικαστηρίου, μια υπηρεσία μπορεί να παρουσιάζει γενικό οικονομικό συμφέρον όταν το συμφέρον αυτό εμφανίζει ειδικά χαρακτηριστικά σε σχέση με εκείνο άλλων δραστηριοτήτων της οικονομικής ζωής (απόφαση της 7ης Νοεμβρίου 2018, Επιτροπή κατά Ουγγαρίας, C-171/17, EU:C:2018:881, σκέψη 51 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).
- 78 Επιπλέον, για να μπορεί να χαρακτηριστεί ως ΥΓΟΣ, μια υπηρεσία πρέπει να παρέχεται κατ' εκπλήρωση ειδικής αποστολής γενικού συμφέροντος που έχει ανατεθεί στον πάροχο από το οικείο κράτος μέλος (απόφαση της 7ης Νοεμβρίου 2018, Επιτροπή κατά Ουγγαρίας, C-171/17, EU:C:2018:881, σκέψη 52).
- 79 Ως εκ τούτου, προκύπτει ότι οι δικαιούχοι επιχειρήσεις ήταν πράγματι επιφορτισμένες με την εκπλήρωση υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας και οι υποχρεώσεις αυτές είναι σαφώς καθορισμένες στο εθνικό δίκαιο, όπερ προϋποθέτει την ύπαρξη μιας ή περισσότερων πράξεων δημόσιας εξουσίας που να καθορίζουν με επαρκή σαφήνεια τουλάχιστον τη φύση, τη διάρκεια και την εμβέλεια των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας τις οποίες υπέχουν οι επιχειρήσεις που είναι επιφορτισμένες με την εκπλήρωση των υποχρεώσεων αυτών (πρβλ. απόφαση της 20ής Δεκεμβρίου 2017, *Comunidad Autónoma del País Vasco* κ.λπ. κατά Επιτροπής, C-66/16 P έως C-69/16 P, EU:C:2017:999, σκέψεις 72 και 73).
- 80 Εξάλλου, το άρθρο 106, παράγραφος 2, ΣΛΕΕ προβλέπει, αφενός, ότι οι επιχειρήσεις που είναι επιφορτισμένες με τη διαχείριση ΥΓΟΣ υπόκεινται στους κανόνες περί ανταγωνισμού, κατά το μέτρο που η εφαρμογή των κανόνων αυτών δεν εμποδίζει νομικά ή εν τοις πράγμασι την εκπλήρωση της ιδιαίτερης αποστολής που τους έχει ανατεθεί, και, αφετέρου, ότι η ανάπτυξη του

εμπορίου δεν πρέπει να επηρεάζεται σε βαθμό που να θίγεται το συμφέρον της Ένωσης. Επομένως, από το ίδιο το γράμμα του άρθρου 106, παράγραφος 2, ΣΛΕΕ προκύπτει ότι παρεκκλίσεις από τους κανόνες της Συνθήκης επιτρέπονται μόνον εφόσον είναι αναγκαίες για την εκπλήρωση της ιδιαίτερης αποστολής που έχει ανατεθεί σε επιχείρηση επιφορτισμένη με τη διαχείριση ΥΓΟΣ (απόφαση της 3ης Σεπτεμβρίου 2020, *Vereniging tot Behoud van Natuurmonumenten in Nederland* κ.λπ. κατά Επιτροπής, C-817/18 P, EU:C:2020:637, σκέψεις 96 και 97).

81 Το γεγονός όμως ότι η δραστηριότητα παροχής υπηρεσιών ταξί έχει τα χαρακτηριστικά που εκτίθενται στη σκέψη 66 της παρούσας απόφασης και, ως εκ τούτου, υπόκειται σε αυστηρό ρυθμιστικό πλαίσιο δεν αποδεικνύει ότι το συμφέρον που εξυπηρετεί η δραστηριότητα αυτή εμφανίζει, κατά την έννοια της νομολογίας που παρατίθεται στη σκέψη 77 της παρούσας απόφασης, ειδικά χαρακτηριστικά σε σχέση το συμφέρον που εξυπηρετείται από άλλες οικονομικές δραστηριότητες ούτε ότι έχει ανατεθεί στους παρόχους υπηρεσιών ταξί ειδική αποστολή δημόσιας υπηρεσίας υπό την έννοια αυτή.

82 Τέταρτον, μολονότι από τα χαρακτηριστικά που εκτίθενται στη σκέψη 66 της παρούσας απόφασης προκύπτει, βεβαίως, ότι η ρύθμιση της παροχής υπηρεσιών ταξί αποσκοπεί, μεταξύ άλλων, στη διασφάλιση της ποιότητας, της ασφάλειας και της προσβασιμότητας των υπηρεσιών αυτών προς όφελος των χρηστών, εντούτοις προκύπτει, αντιθέτως, ότι τα επίμαχα στην κύρια δίκη μέτρα δεν επιδιώκουν, αυτά καθεαυτά, τους ίδιους σκοπούς.

83 Λαμβανομένων υπόψη των ανωτέρω σκέψεων, μόνον οι σκοποί της ορθής διαχείρισης των μεταφορών, της κυκλοφορίας και του δημόσιου χώρου, αφενός, καθώς και της προστασίας του περιβάλλοντος, αφετέρου, μπορούν να προβληθούν εν προκειμένω ως επιτακτικοί λόγοι δημοσίου συμφέροντος για τη δικαιολόγηση των επίμαχων στην κύρια δίκη μέτρων.

– *Επί της αναλογικότητας των επίμαχων στην κύρια δίκη μέτρων*

84 Όσον αφορά το ζήτημα αν τα μέτρα αυτά είναι κατάλληλα να διασφαλίσουν, κατά τρόπο συνεπή και συστηματικό, την επίτευξη των σκοπών που παρατίθενται στη σκέψη 83 της παρούσας απόφασης και αν βαίνουν πέραν του αναγκαίου για την επίτευξή τους μέτρου, πρέπει να γίνει διάκριση μεταξύ της απαίτησης δεύτερης άδειας για την άσκηση της δραστηριότητας παροχής υπηρεσιών ΜΟΟ και του περιορισμού του αριθμού των αδειών παροχής υπηρεσιών ΜΟΟ στο ένα τριακοστό του αριθμού των αδειών παροχής υπηρεσιών ταξί.

– *Επί της αναλογικότητας της απαίτησης για δεύτερη άδεια*

85 Όσον αφορά την απαίτηση κατοχής ειδικής άδειας για την παροχή υπηρεσιών ΜΟΟ στην αστική περιοχή της Βαρκελώνης, από πάγια νομολογία προκύπτει, κατ' αρχάς, ότι ένα σύστημα προηγούμενης διοικητικής άδειας δεν μπορεί να νομιμοποιεί μια κατά διακριτική ευχέρεια συμπεριφορά των εθνικών αρχών ικανή να καταστήσει άνευ πρακτικής αποτελεσματικότητας τις διατάξεις του δικαίου της Ένωσης, ιδίως τις σχετικές με τις επίμαχες στην κύρια δίκη θεμελιώδεις ελευθερίες (απόφαση της 22ας Ιανουαρίου 2002, *Canal Satélite Digital*, C-390/99, EU:C:2002:34, σκέψη 35 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

86 Επομένως, για να δικαιολογείται ένα σύστημα προηγούμενης διοικητικής άδειας, μολονότι παρεκκλίνει από τις θεμελιώδεις ελευθερίες, πρέπει, εν πάση περιπτώσει, να στηρίζεται σε αντικειμενικά κριτήρια, που δεν εισάγουν διακρίσεις και είναι εκ των προτέρων γνωστά, κατά

τέτοιο τρόπο ώστε να περιορίζουν την άσκηση της εξουσίας εκτιμήσεως των εθνικών αρχών προκειμένου αυτή να μην ασκείται κατά τρόπο αυθαίρετο (απόφαση της 22ας Ιανουαρίου 2002, Canal Satélite Digital, C-390/99, EU:C:2002:34, σκέψη 35 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

- 87 Στη συνέχεια, δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι είναι αναγκαίο για την επίτευξη του επιδιωκόμενου σκοπού μέτρο θεσπισθέν από κράτος μέλος το οποίο, κατ' ουσίαν, εξυπηρετεί τον ίδιο σκοπό με τους ελέγχους που έχουν ήδη πραγματοποιηθεί στο πλαίσιο άλλων διαδικασιών, είτε στο ίδιο κράτος είτε σε άλλο κράτος μέλος (πρβλ. απόφαση της 22ας Ιανουαρίου 2002, Canal Satélite Digital, C-390/99, EU:C:2002:34, σκέψη 36).
- 88 Τέλος, μια διαδικασία προηγούμενης διοικητικής άδειας θα ήταν αναγκαία μόνον αν θεωρηθεί ότι ένας εκ των υστέρων έλεγχος διενεργείται τόσο αργοπορημένα ώστε δεν διασφαλίζει πραγματικά την αποτελεσματικότητά της και δεν επιτρέπει την επίτευξη του στόχου που επιδιώκεται με αυτήν (απόφαση της 22ας Ιανουαρίου 2002, Canal Satélite Digital, C-390/99, EU:C:2002:34, σκέψη 39).
- 89 Εν προκειμένω, πρώτον, η απαίτηση προηγούμενης άδειας μπορεί βεβαίως να είναι κατάλληλη για την επίτευξη του σκοπού της ορθής διαχείρισης των μεταφορών, της κυκλοφορίας και του δημόσιου χώρου, καθώς και του σκοπού της προστασίας του περιβάλλοντος. Επιπλέον, λαμβανομένης υπόψη της φύσεως της επίμαχης υπηρεσίας, η οποία εκτείνεται σε ευρύ αστικό έδαφος και συνεπάγεται τη χρήση επιβατικών αυτοκινήτων τα οποία συχνά δεν μπορούν να διακριθούν από άλλα αυτοκίνητα ιδιωτικής χρήσης της ίδιας κατηγορίας, μπορεί να θεωρηθεί ότι ο εκ των υστέρων έλεγχος διενεργείται αργοπορημένα με συνέπεια να μην διασφαλίζεται η πραγματική αποτελεσματικότητά του και η επίτευξη των επιδιωκόμενων σκοπών. Ως εκ τούτου, η απαίτηση προηγούμενης άδειας μπορεί να θεωρηθεί αναγκαία κατά την έννοια της νομολογίας που υπομνήσθηκε στη σκέψη 88 της παρούσας απόφασης.
- 90 Τούτου δοθέντος, σύμφωνα με τη νομολογία που υπομνήσθηκε στις σκέψεις 64 και 86 της παρούσας απόφασης, τα κριτήρια χορήγησης ή μη και, ενδεχομένως, ανάκλησης των αδειών παροχής υπηρεσιών ΜΟΟ πρέπει επίσης να είναι κατάλληλα να διασφαλίσουν, κατά τρόπο συνεπή και συστηματικό, την επίτευξη των σκοπών αυτών, όπερ εναπόκειται στο αιτούν δικαστήριο να εξακριβώσει.
- 91 Δεύτερον, δεδομένου ότι ενώπιον του Δικαστηρίου η P&L υποστηρίζει, μεταξύ άλλων, ότι η αρμόδια διοικητική αρχή επιφυλάσσεται, αναλόγως της καταστάσεως της αγοράς, του δικαιώματος να ακυρώσει άδεια παροχής υπηρεσιών ΜΟΟ, εναπόκειται στο αιτούν δικαστήριο να εξακριβώσει, ειδικότερα, αν η άσκηση της εξουσίας εκτιμήσεως που παρέχεται, τηρουμένων των ως άνω κριτηρίων, στην εν λόγω αρχή είναι επαρκώς οριοθετημένη, κατά την έννοια της νομολογίας που υπομνήσθηκε στη σκέψη 86 της παρούσας απόφασης, ώστε η εξουσία αυτή να μην ασκείται κατά τρόπο αυθαίρετο.
- 92 Τρίτον, δεδομένου ότι η P&L υποστηρίζει, εξάλλου, ότι η απαίτηση κατοχής ειδικής άδειας για την παροχή υπηρεσιών ΜΟΟ στην αστική περιοχή της Βαρκελώνης επικαλύπτει τις υφιστάμενες διαδικασίες και τις απαιτήσεις που επιβάλλονται για τη χορήγηση της εθνικής άδειας που προβλέπεται για την άσκηση της δραστηριότητας αυτής, το αιτούν δικαστήριο θα πρέπει, σύμφωνα με τη νομολογία που υπομνήσθηκε στη σκέψη 87 της παρούσας απόφασης, να βεβαιωθεί ότι οι διαδικασίες που προβλέπονται για τη χορήγηση της ειδικής αυτής άδειας δεν εξυπηρετούν τον ίδιο σκοπό με ελέγχους που έχουν ήδη διενεργηθεί στο πλαίσιο της άλλης διαδικασίας στο ίδιο κράτος μέλος.

93 Κατά την εξέταση της αναγκαιότητας της απαίτησης κατοχής τέτοιας ειδικής άδειας, το αιτούν δικαστήριο θα πρέπει να εκτιμήσει, μεταξύ άλλων, αν οι ιδιαιτερότητες της αστικής περιοχής της Βαρκελώνης δικαιολογούν την εφαρμογή της απαίτησης κατοχής ειδικής άδειας, πέραν της εθνικής άδειας, προκειμένου να επιτευχθούν οι σκοποί της ορθής διαχείρισης των μεταφορών, της κυκλοφορίας και του δημόσιου χώρου, καθώς και της προστασίας του περιβάλλοντος εντός της περιοχής αυτής.

– *Επί της αναλογικότητας του περιορισμού των αδειών παροχής υπηρεσιών ΜΟΟ στο ένα τριακοστό των αδειών παροχής υπηρεσιών ταξί*

94 Όπως επισήμανε ο γενικός εισαγγελέας στα σημεία 80 και 81 των προτάσεών του, από την ενώπιον του Δικαστηρίου διαδικασία δεν προέκυψε κανένα στοιχείο που να αποδεικνύει ότι το μέτρο του περιορισμού των αδειών παροχής υπηρεσιών ΜΟΟ στο ένα τριακοστό των αδειών παροχής υπηρεσιών ταξί μπορεί να διασφαλίσει την επίτευξη του σκοπού της ορθής διαχείρισης των μεταφορών, της κυκλοφορίας και του δημόσιου χώρου, καθώς και του σκοπού της προστασίας του περιβάλλοντος.

95 Συναφώς, τόσο από το σημείο 9 του προοιμίου του RVTC όσο και από την οικονομία του RVTC, όπως αυτή απορρέει, ειδικότερα, από τα άρθρα 7 και 9 έως 11, φαίνεται να προκύπτει ότι ο περιορισμός των αδειών παροχής υπηρεσιών ΜΟΟ αποτελεί το βασικό στοιχείο με το οποίο ο κανονισμός επιδιώκει την επίτευξη των εν λόγω σκοπών.

96 Στο πλαίσιο της διαδικασίας ενώπιον του Δικαστηρίου, ούτε η ΜΠΒ ούτε η Ισπανική Κυβέρνηση ανέτρεψαν τα επιχειρήματα που προβλήθηκαν, μεταξύ άλλων, από την P&L, την Taroca VTC1 και την Επιτροπή, σύμφωνα με τα οποία

- οι υπηρεσίες ΜΟΟ μειώνουν τη χρήση του ιδιωτικού αυτοκινήτου·
- δεν είναι συνεπές να προβάλλονται προβλήματα στάθμευσης στις δημόσιες οδούς της ΜΠΒ, ενώ ο RVTC επιβάλλει στις επιχειρήσεις που παρέχουν τις υπηρεσίες ΜΟΟ την υποχρέωση να διαθέτουν τη δική τους θέση στάθμευσης και να μη σταθμεύουν σε δημόσιες οδούς·
- οι υπηρεσίες ΜΟΟ μπορούν, λόγω του επιπέδου ψηφιοποίησής τους και της ευελιξίας κατά την παροχή υπηρεσιών, να συμβάλουν στην επίτευξη του στόχου της αποτελεσματικής και χωρίς αποκλεισμούς κινητικότητας, π.χ. μέσω ηλεκτρονικής πλατφόρμας προσβάσιμης σε τυφλούς· και
- η κρατική νομοθεσία ενθαρρύνει τη χρήση οχημάτων που χρησιμοποιούν εναλλακτικές πηγές ενέργειας για τις υπηρεσίες ΜΟΟ.

Ειδικότερα, απαντώντας σε ερώτηση του Δικαστηρίου κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση, η Ισπανική Κυβέρνηση δήλωσε ότι δεν γνωρίζει την ύπαρξη καμίας μελέτης επί των επιπτώσεων του στόλου των ΜΟΟ στις μεταφορές, την κυκλοφορία, τον δημόσιο χώρο και το περιβάλλον στην αστική περιοχή της Βαρκελώνης, ούτε την ύπαρξη μελέτης σχετικά με τις επιπτώσεις της θεσπισθείσας από τον RVTC ρύθμισης που αφορά την επίτευξη των σκοπών που μνημονεύθηκαν στη σκέψη 94 της παρούσας απόφασης.

- 97 Επομένως, υπό την επιφύλαξη της εκτίμησης στην οποία πρέπει να προβεί το αιτούν δικαστήριο, ακόμη και υπό το πρίσμα τυχόν άλλων στοιχείων που δεν περιήλθαν σε γνώση του Δικαστηρίου, ο περιορισμός των αδειών παροχής υπηρεσιών ΜΟΟ στο ένα τριακοστό των αδειών παροχής υπηρεσιών ταξί δεν φαίνεται πρόσφορος για τη διασφάλιση της επίτευξης του σκοπού της ορθής διαχείρισης των μεταφορών, της κυκλοφορίας και του δημόσιου χώρου.
- 98 Εξάλλου, από κανένα στοιχείο της δικογραφίας που έχει στη διάθεσή του το Δικαστήριο δεν προκύπτει ότι ένας τέτοιος περιορισμός των αδειών παροχής υπηρεσιών ΜΟΟ δεν υπερβαίνει το αναγκαίο για την επίτευξη των εν λόγω σκοπών μέτρο.
- 99 Συγκεκριμένα, δεν μπορεί να αποκλειστεί το ενδεχόμενο να περιοριστεί επαρκώς ο ενδεχόμενος αντίκτυπος του στόλου των ΜΟΟ στις μεταφορές, την κυκλοφορία και τον δημόσιο χώρο εντός της αστικής περιοχής της Βαρκελώνης με λιγότερο επαχθή μέτρα, όπως είναι τα μέτρα οργάνωσης των υπηρεσιών ΜΟΟ και οι περιορισμοί των υπηρεσιών αυτών ως προς ορισμένα χρονικά πλαίσια ή ακόμη ως προς την κυκλοφορία σε συγκεκριμένες περιοχές.
- 100 Ομοίως, δεν μπορεί να αποκλειστεί το ενδεχόμενο ο σκοπός της προστασίας του περιβάλλοντος στην αστική περιοχή της Βαρκελώνης να μπορεί να επιτευχθεί με μέτρα που θίγουν σε μικρότερο βαθμό την ελευθερία εγκατάστασης, όπως τα όρια εκπομπών που ισχύουν για τα οχήματα που κυκλοφορούν εντός της περιοχής.
- 101 Εντούτοις, και στην περίπτωση αυτή, εναπόκειται στο αιτούν δικαστήριο να εξακριβώσει αν αποδεικνύεται ενώπιόν του ότι οι επιδιωκόμενοι σκοποί δεν μπορούν να επιτευχθούν με λιγότερο περιοριστικά μέτρα.
- 102 Λαμβανομένου υπόψη του συνόλου των προεκτεθέντων, στα υποβληθέντα προδικαστικά ερωτήματα πρέπει να δοθεί η απάντηση ότι το άρθρο 49 ΣΛΕΕ
- δεν αντιτίθεται σε κανονιστική ρύθμιση η οποία εφαρμόζεται σε αστική περιοχή και προβλέπει ότι, για την άσκηση της δραστηριότητας παροχής υπηρεσιών ΜΟΟ στην περιοχή αυτή, απαιτείται ειδική άδεια, πέραν της απαιτούμενης εθνικής άδειας για την παροχή αστικών και υπεραστικών υπηρεσιών ΜΟΟ, εφόσον η ειδική αυτή άδεια στηρίζεται σε αντικειμενικά κριτήρια που δεν εισάγουν διακρίσεις, είναι εκ των προτέρων γνωστά, αποκλείουν κάθε αυθαιρεσία και δεν εξυπηρετούν τον ίδιο σκοπό με ελέγχους που έχουν ήδη διενεργηθεί στο πλαίσιο της διαδικασίας χορήγησης εθνικής άδειας, αλλά ανταποκρίνονται στις ιδιαίτερες ανάγκες της εν λόγω αστικής περιοχής·
 - αντιτίθεται σε κανονιστική ρύθμιση η οποία εφαρμόζεται σε αστική περιοχή και προβλέπει τον περιορισμό του αριθμού των αδειών παροχής υπηρεσιών ΜΟΟ στο ένα τριακοστό των αδειών παροχής υπηρεσιών ταξί που χορηγούνται για την εν λόγω περιοχή, εφόσον δεν αποδεικνύεται ότι το μέτρο αυτό είναι κατάλληλο να διασφαλίσει, κατά τρόπο συνεπή και συστηματικό, την επίτευξη των σκοπών της ορθής διαχείρισης των μεταφορών, της κυκλοφορίας και του δημόσιου χώρου της αστικής περιοχής, καθώς και του σκοπού της προστασίας του περιβάλλοντος, και ότι δεν υπερβαίνει το αναγκαίο για την επίτευξη των σκοπών αυτών μέτρο.

Επί των δικαστικών εξόδων

103 Δεδομένου ότι η παρούσα διαδικασία έχει ως προς τους διαδίκους της κύριας δίκης τον χαρακτήρα παρεμπόμπου που ανέκυψε ενώπιον του αιτούντος δικαστηρίου, σ' αυτό εναπόκειται να αποφανθεί επί των δικαστικών εξόδων. Τα έξοδα στα οποία υποβλήθηκαν όσοι υπέβαλαν παρατηρήσεις στο Δικαστήριο, πλην των ως άνω διαδίκων, δεν αποδίδονται.

Για τους λόγους αυτούς, το Δικαστήριο (πρώτο τμήμα) αποφαινεται:

- 1) Το άρθρο 107, παράγραφος 1, ΣΛΕΕ δεν αντιτίθεται σε κανονιστική ρύθμιση η οποία εφαρμόζεται σε αστική περιοχή και προβλέπει, αφενός, ότι, για την άσκηση της δραστηριότητας παροχής υπηρεσιών ΜΟΟ στην εν λόγω περιοχή, απαιτείται ειδική άδεια, πέραν της εθνικής άδειας που απαιτείται για την παροχή αστικών και υπεραστικών υπηρεσιών ΜΟΟ, και, αφετέρου, ότι ο αριθμός των αδειών παροχής των εν λόγω υπηρεσιών περιορίζεται στο ένα τριακοστό των αδειών παροχής υπηρεσιών ταξί που έχουν χορηγηθεί για την ίδια περιοχή, εφόσον τα εν λόγω μέτρα δεν μπορούν να οδηγήσουν σε χρήση κρατικών πόρων κατά την έννοια της διατάξεως αυτής.
- 2) Το άρθρο 49 ΣΛΕΕ δεν αντιτίθεται σε κανονιστική ρύθμιση η οποία εφαρμόζεται σε αστική περιοχή και προβλέπει ότι, για την άσκηση της δραστηριότητας παροχής υπηρεσιών ΜΟΟ στην περιοχή αυτή, απαιτείται ειδική άδεια, πέραν της απαιτούμενης εθνικής άδειας για την παροχή αστικών και υπεραστικών υπηρεσιών ΜΟΟ, εφόσον η ειδική αυτή άδεια στηρίζεται σε αντικειμενικά κριτήρια που δεν εισάγουν διακρίσεις, είναι εκ των προτέρων γνωστά, αποκλείουν κάθε αυθαιρεσία και δεν εξυπηρετούν τον ίδιο σκοπό με ελέγχους που έχουν ήδη διενεργηθεί στο πλαίσιο της διαδικασίας χορήγησης εθνικής άδειας, αλλά ανταποκρίνονται στις ιδιαίτερες ανάγκες της εν λόγω αστικής περιοχής.
- 3) Το άρθρο 49 ΣΛΕΕ αντιτίθεται σε κανονιστική ρύθμιση η οποία εφαρμόζεται σε αστική περιοχή και προβλέπει τον περιορισμό του αριθμού των αδειών παροχής υπηρεσιών ΜΟΟ στο ένα τριακοστό των αδειών παροχής υπηρεσιών ταξί που χορηγούνται για την εν λόγω περιοχή, εφόσον δεν αποδεικνύεται ότι το μέτρο αυτό είναι κατάλληλο να διασφαλίσει, κατά τρόπο συνεπή και συστηματικό, την επίτευξη των σκοπών της ορθής διαχείρισης των μεταφορών, της κυκλοφορίας και του δημόσιου χώρου της αστικής περιοχής, καθώς και του σκοπού της προστασίας του περιβάλλοντος, και ότι δεν υπερβαίνει το αναγκαίο για την επίτευξη των σκοπών αυτών μέτρο.

(υπογραφές)