



Határozatok Tára

A BÍRÓSÁG ÍTÉLETE (első tanács)

2023. június 8.*

„Előzetes döntéshozatal – EUMSZ 49. cikk – Az EUMSZ 107. cikk (1) bekezdése – Személygépkocsik vezetővel történő bérbeadására irányuló szolgáltatás (VTC) – A szolgáltatások nyújtását egy, a városi és helyközi szállítási szolgáltatások nyújtását az ország egész területén lehetővé tévő engedélyen felül egy második, a városi és helyközi szállítási szolgáltatásoknak valamely agglomerációban történő nyújtását lehetővé tévő engedély kiadását előíró rendszer – A VTC-szolgáltatásokra vonatkozó engedélyek számának a taxiszolgáltatási engedélyek harmincad részére történő korlátozása”

A C-50/21. sz. ügyben,

az EUMSZ 267. cikk alapján benyújtott előzetes döntéshozatal iránti kérelem tárgyában, amelyet a Tribunal Superior de Justicia de Cataluña (Katalónia felsőbbírósága, Spanyolország) a Bírósághoz 2021. január 29-én érkezett, 2021. január 19-i határozatával terjesztett elő

a **Prestige and Limousine SL**

és

az **Àrea Metropolitana de Barcelona,**

az **Asociación Nacional del Taxi (Antaxi),**

az **Asociación Profesional Élite Taxi,**

a **Sindicat del Taxi de Catalunya (STAC),**

a **Tapoca VTC1 SL,**

az **Agrupació Taxis Companys**

között folyamatban lévő eljárásban,

A BÍRÓSÁG (első tanács),

tagjai: K. Lenaerts, a Bíróság elnöke, az első tanács elnökeként eljárva (előadó), L. Bay Larsen, a Bíróság elnökhelyettese, az első tanács bírájaként eljárva, P. G. Xuereb, A. Kumin és I. Ziemele bírák,

* Az eljárás nyelve: spanyol.

főtanácsnok: M. Szpunar,

hivatalvezető: L. Carrasco Marco tanácsos,

tekintettel az írásbeli szakaszra és a 2022. október 5-i tárgyalásra,

figyelembe véve a következők által előterjesztett észrevételeket:

- a Prestige and Limousine SL képviseletében F. de B. Carvajal Borrero és P. S. Soto Baselga abogados,
- az Área Metropolitana de Barcelona képviseletében M. Borrás Ribó abogada,
- az Asociación Nacional del Taxi (Antaxi) képviseletében J. M. Baño Fos, J. M. Baño León, E. Llopis Reyna és A. Pascual Morcillo abogados,
- az Asociación Profesional Élite Taxi képviseletében J. Fontquerni Bas procurador és M. Vilar Cuesta abogado,
- a Tapoca VTC1 SL képviseletében J. A. Díez Herrera és J. L. Ortega Gaspar abogados,
- az Agrupació Taxis Companys képviseletében A. Canals Compan abogado,
- a spanyol kormány képviseletében L. Aguilera Ruiz és S. Jiménez García, meghatalmazotti minőségben,
- a cseh kormány képviseletében T. Machovičová, M. Smolek és J. Vlácil, meghatalmazotti minőségben,
- az Európai Bizottság képviseletében L. Armati, M. É. Gippini Fournier, P. Němečková és M. J. Rius Riu, meghatalmazotti minőségben,

a főtanácsnok indítványának a 2022. december 15-i tárgyaláson történt meghallgatását követően,
meghozta a következő

Ítéletet

- 1 Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem az EUMSZ 49. cikk és az EUMSZ 107. cikk (1) bekezdésének értelmezésére vonatkozik.
- 2 E kérelmet a személygépkocsik vezetővel történő bérbeadásának szolgáltatását (a továbbiakban: VTC-szolgáltatások) nyújtó Prestige and Limousine, SL (a továbbiakban: P&L) és – elsődlegesen – az Área Metropolitana de Barcelona (barcelonai agglomerációs terület, Spanyolország; a továbbiakban: AMB) között az AMB azon szabályozásának érvényessége tárgyában folyamatban lévő jogvitában terjesztették elő, amely a VTC-szolgáltatások a barcelonai agglomerációban történő végzéséhez engedély megszerzését írja elő, és a VTC-szolgáltatásokra vonatkozó engedélyek számát az ezen agglomerációra kiadott taxiszolgáltatási engedélyek egy harmincad részére korlátozza.

A spanyol jogi háttér

A LOTT

- 3 A Real Decreto-ley 3/2018, de 20 de abril (2018. április 20-i 3/2018. sz. királyi törvényerejű rendelet; a BOE 2018. április 21-i 97. száma, 41051. o.) által módosított Ley 16/1987 de Ordenación de los Transportes Terrestres (a szárazföldi közlekedés szervezéséről szóló, 1987. július 30-i 16/1987. sz. törvény; a BOE 1987. július 31-i 182. száma, 23451. o.; a továbbiakban: LOTT) 43. cikke (1) bekezdésének g) pontja ekképp rendelkezik:

„A tömegközlekedési tevékenység végzésére vonatkozó engedély kiadásának feltétele, hogy a kérelmező vállalkozás igazolja, hogy a szabályozásban előírtaknak megfelelően tiszteletben tartja a következő követelményeket:

[...]

g) adott esetben teljesíti a szolgáltatások megfelelő nyújtásához szükséges, azon további különleges feltételeket, amelyeket az arányosság és a hátrányos megkülönböztetés tilalma elvénél a figyelembevételével rendeleti úton megállapítanak.”

- 4 A LOTT 48. cikkének (1)–(3) bekezdése értelmében:

„(1) A tömegközlekedési engedélyek kiadása kötelező, és csak abban az esetben tagadható meg, ha az ahhoz szükséges feltételek nem teljesülnek.

(2) Mindazonáltal a közösségi szabályokkal és az esetlegesen alkalmazandó egyéb rendelkezésekkel összhangban abban az esetben, ha a turisztikai járművekkel végzett tömegközlekedési szolgáltatást regionális vagy helyi szinten mennyiségileg korlátozzák, az engedélyek megadása rendelettel korlátozható mind az ilyen típusú járművekkel végzett helyközi személyszállításra jogosító új engedélyek kiadását illetően, mind pedig a gépjármű vezetővel történő bérbeadására jogosító engedélyek kiadását érintően.

(3) Az előző bekezdésben foglaltak sérelme nélkül, a két szállítási mód kínálata közötti megfelelő egyensúly fenntartása érdekében a gépjármű vezetővel történő bérbeadására jogosító új engedélyek kiadását meg kell tagadni abban az esetben, ha az üzemeltetés kívánt helye szerinti autonóm közösség területén már kiadott engedélyek száma és az e területen kiadott, turisztikai járművel végzett tömegközlekedési szolgáltatásra vonatkozó engedélyek száma meghaladja az egy a harminchoz arányt.

Mindazonáltal azok az autonóm közösségek, amelyek állami hatáskörátruházás alapján hatásköröket vállaltak a gépjármű vezetővel történő bérbeadásának engedélyezésére vonatkozóan, módosíthatják az előző bekezdésben foglalt arányossági szabályt, feltéve hogy az általuk alkalmazott szabály az előbbi szabályhoz képest kevésbé korlátozó.”

- 5 A LOTT 91. cikke előírja:

„(1) A tömegközlekedési engedélyek alapján a szolgáltatás az ország egész területén nyújtható, a szolgáltatás kiindulópontjára vagy célpontjára vonatkozó mindenfajta korlátozás nélkül.

A fentiek alól kivételt képeznek mind azok az engedélyek, amelyek az utasok turisztikai gépjárművel történő helyközi szállítását biztosítják, mind pedig azok az engedélyek, amelyek lehetővé teszik gépjárművek vezetővel történő bérbeadását, amely engedélyeknek tiszteletben kell tartani az adott esetben rendeleti úton meghatározott, a szolgáltatások kiindulópontjával, célpontjával vagy útvonalával kapcsolatos feltételeket.

(2) Azon tény sérelme nélkül, hogy – az előző pontnak megfelelően – a gépjárművek vezetővel történő bérbeadására vonatkozó engedélyek a szolgáltatás nyújtását az ország egész területén lehetővé teszik, a szolgáltatás kiindulópontjára vagy célpontjára vonatkozó korlátozás nélkül, az e célra használt gépjárműveket szokásosan az azon autonóm közösségek területéhez kapcsolódó szükségletek kielégítésére irányuló szolgáltatások tekintetében kell használni, amelyhez azok tartoznak.

[...]

A ROTT

- 6 A 2015. november 20-i Real Decreto-Ley 1057/2015 (1057/2015 királyi törvényerejű rendelet; a BOE 2015. november 21-i 279. száma, 109832. o.) és a 3/2018 királyi törvényerejű rendelet által módosított, 1990. szeptember 28-i Real Decreto 1211/1990 por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (a szárazföldi közlekedés szervezéséről szóló törvény végrehajtásáról szóló királyi rendelet; a BOE 1990. október 8-i 241. száma, 29406. o.; a továbbiakban: ROTT) 181. cikkének (1) bekezdése értelmében:

„A gépjárművek vezetővel történő bérbeadása tevékenységének gyakorlására vonatkozó engedély kiadásának az a feltétele, hogy a kérelmező megfeleljen a LOTT 43. cikkének (1) bekezdésében előírt valamennyi feltételnek, a következő bekezdésben foglaltak szerint.”

- 7 A ROTT 182. cikkének (1)–(3) bekezdése előírja:

„(1) A gépjárművek vezetővel történő bérbeadására vonatkozó engedély hatálya alá tartozó, az engedéllyel rendelkező vállalkozáshoz nem tartozó személyek által használt gépjárművek csak akkor közlekedhetnek, ha bizonyítható, hogy előzetesen megrendelt szolgáltatást nyújtanak.

E célból a gépjármű vezetővel történő bérletére vonatkozó szerződést a megrendelt szolgáltatás nyújtásának megkezdése előtt meg kell kötni, és az e szerződést igazoló iratokat a járműben kell tartani, a területfejlesztési miniszter által meghatározottakkal összhangban.

A gépjárművek vezetővel történő bérbeadására vonatkozó engedélyek hatálya alá tartozó járművek semmi esetre sem közlekedhetnek közutakon ügyfelek felkutatása céljából, és nem kísérelhetik meg felkelteni azon ügyfelek figyelmét a közúton várakozva, akik még nem rendelték meg a szolgáltatást.

(2) A gépjárművek vezetővel történő bérbeadására vonatkozó engedélyek lehetővé teszik mind városi, mind pedig helyközi szolgáltatások nyújtását az ország egész területén, amennyiben a járművet előzetesen az előző bekezdés rendelkezéseinek megfelelően kibérelték.

(3) A LOTT [17. cikkének (1) bekezdésében és] 18. cikkében foglalt rendelkezésekkel összhangban a gépjárművek vezetővel történő bérbeadásával kapcsolatos tevékenység díjai

nincsenek szabályozva, azonban az érintett vállalkozások kötelesek a nyilvánosság rendelkezésére bocsátani az alkalmazott árakra vonatkozó információkat.”

A VTC-rendelet

- 8 A 2015. december 18-i Orden FOM/2799/2015-tel (FOM/2799/2015. sz. rendelet; a BOE 2015. december 24-i 307. száma, 121901. o.) módosított 2008. január 9-i 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 (a szárazföldi közlekedés szervezéséről szóló törvény végrehajtásáról szóló rendelet V. címe IV. fejezetének a gépjármű vezetővel történő bérbeadására vonatkozó 2. szakaszának a végrehajtásáról szóló FOM/36/2008. sz. rendelet; a 2008. január 22-i 19. száma 4283. o.; a továbbiakban VTC-rendelet) „Az engedély kötelező jellege” című 1. cikkében többek között ekképp rendelkezik:

„A gépjármű vezetővel történő bérbeadását érintő tevékenység végzéséhez az ilyen tevékenységre szánt valamennyi gépjármű vonatkozásában az említett tevékenység végzésére jogosító engedély szükséges [a ROTT] 180. cikkének megfelelően.”

- 9 A VTC-rendeletnek „Az engedélyek tárgya” című 4. cikke szövege a következő:

„A gépjárművek vezetővel történő bérbeadására vonatkozó engedélyek lehetővé teszik mind városi, mind pedig helyközi szolgáltatások nyújtását az ország egész területén, amennyiben a járművet előzetesen a jelen rendelet rendelkezéseinek megfelelően kibérelték.”

- 10 Az említett rendeletnek „Az engedélyek kiadására vonatkozó feltételek” című 5. cikke a következőket írja elő:

„A gépjárművek járművezetővel történő bérbeadására vonatkozó engedélyek kiadásának az a feltétele, hogy a kérelmező vállalkozás igazolja, hogy a jelen rendelet rendelkezéseinek megfelelően teljesíti a ROTT 181. cikkének (1) és (2) bekezdésében foglalt feltételeket.”

- 11 Ugyanezen rendeletnek „Az engedélyek kiadása” című 14. cikke ekképp rendelkezik:

„Amennyiben az 5. cikkben foglalt valamennyi feltétel teljesül, az illetékes szerv csak a ROTT 181. cikkének (3) bekezdésében meghatározott körülmények között tagadhatja meg a kért engedély kiadását.”

Az RVTC

- 12 A 2018. június 26-i 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 Area Metropolitana de Barcelona (a teljes mértékben a barcelonai agglomerációs területen közlekedő, vezetővel és legfeljebb kilenc hellyel rendelkező járművekkel végzett, nem menetrend szerinti városi személyszállítási tevékenység szervezéséről szóló, a barcelonai agglomerációs terület agglomerációs tanácsa által elfogadott rendelet (a *Boletín Oficial de la Provincia de Barcelona* 2018. július 9-i száma, valamint a DOGC 2019. június 14-i 7897. száma; a továbbiakban RVTC) 2018. július 25-én lépett hatályba.

13 Az RVTC preambuluma 4., 5. és 9. pontja kimondja:

„4. [...] Ley 19/2003, de 4 de julio, del Taxi de la Comunidad Autónoma de Cataluña (a Katalóniai Autonóm Község taxikról szóló, 2003. július 4-i 19. sz. törvénye [a BOE 2003. augusztus 8-i 189. száma, 30708. o.]) (LT) szabályozza a legfeljebb kilenc – a járművezetőt is beleértve – férőhellyel rendelkező járművekkel a más személyek javára, díjazás ellenében végzett személyszállítást szabályozza a »taxiszolgáltatásnak« nevezett módozatnak megfelelően. E szabályozás tartalma ebben az ágazatban közigazgatási beavatkozásban jelenik meg, amely annak szükségességén alapul, hogy biztosítani kell a szolgáltatásnyújtás optimális minőségi szintjének megvalósításához fűződő közérdeket az engedélyek számának korlátozása és a kötelező díjak rögzítése által oly módon, hogy garantált legyen az egyetemesség, a hozzáférhetőség, a folytonosság és a felhasználók jogainak tiszteletben tartása [...]

5. Ennek megfelelően egy olyan tevékenységről van szó, amely magánszemélyek [...] által gyakorolt közhasznú tevékenységként került meghatározásra, és ebből a minősítésből az következik, hogy ágazati szabályozás útján a szükséges ellenőrzési, rendőrségi és beavatkozási intézkedések hatálya alá tartozik.

[...]

[...]

9. A mobilitással és a közlekedéssel kapcsolatos közpolitikák célja a környezeti és gazdasági szempontból fenntartható fejlődés, és ennek érdekében korlátozások kerülnek bevezetésre a városok közötti közlekedésére vonatkozóan, különösen súlyos környezetszennyezés esetén. A városi utak kialakítása, a közúti közlekedéstől eltérő közhasznátú új terek folyamatos felkutatása, a gyalogos vagy kerékpáros mobilitás alternatívái, illetve a tömegközlekedési folyosóknak biztosított elsőbbség olyan intézkedések, amelyek nem egyeztethetők össze egyrészt a városi közlekedésre használt, vezetővel történő bérbeadással érintett közúti járművek száma, másrészt a jármű egyetlen használó részére és a jármű teljes kapacitásával történő bérbeadása növelésének előmozdításával.

A közpolitikák a taxiágazatban azon alapulnak, hogy ne kerüljön kiadásra több engedély, mint az 1987 óta kiadott engedélyek száma. Emellett előnyben kell részesíteni azon cselekvéseket, amelyek korlátozzák a gépjármű-közlekedés napjainak és óráinak számát, valamint az olyan tiszta technológiák, mint például az elektromos vagy hibrid motor használatát.”

14 Az RVTC „Előzetes engedélyhez kötöttség” című 7. cikkének (1), (2), valamint (4)–(6) bekezdése ekképp rendelkezik:

„(1) Az [AMB] területén elhelyezkedő városi közlekedés egységes üzemeltetési övezetén belül, legfeljebb kilenc férőhellyel (a vezető helyét is beleértve) rendelkező járművekkel történő közlekedési szolgáltatás nyújtásának tevékenysége városi közlekedésnek minősül, tehát ahhoz előzetes engedély szükséges, amely az engedély jogosultja által e célra használt valamennyi jármű tekintetében lehetővé teszi e tevékenység gyakorlását.

(2) Ezt az engedélyt kérelmezni kell, és adott esetben annak a természetes vagy jogi személynek kell kiadni, aki vagy amely mindenkor egyértelműen jogosultja annak. A tevékenység gyakorlására vonatkozó engedélyek névre szólnak, és egy adott járműre vonatkoznak. Az engedélyben fel kell tüntetni a gépjármű forgalmi rendszámát, az alvázszámot és az azonosításához szükségesnek ítélt

egyéb adatokat. Az engedély nem minősül az engedély jogosultja tulajdonában lévő vagy általa üzemeltetett valamennyi járműre vonatkozó engedélynek.

[...]

(4) Az e rendelet területi hatálya alá tartozó területen kizárólag az AMB által kiadott engedélyek jogosítanak fel szolgáltatás nyújtására, a kiindulási pontot és a célpontot is ideértve, a [LOTT-nak] az ezen engedély vagy az abban meghatározott egyéb engedélyek kiadására vonatkozó rendelkezései sérelme nélkül.

(5) Az [AMB] által kiadott engedély a más közigazgatási szervek által saját hatáskörükben kiadott egyéb engedélyekhez adódik hozzá.

(6) Arra a [VTC]-szolgáltatásra, amely a [jelen] rendelet 7. cikkének értelmében nem városi jellegű, nem vonatkozik sem [a jelen] rendelet, sem a [jelen] rendelet által előírt engedélyezési rendszer.”

- 15 E rendeletnek „Az engedélyekre vonatkozó jogi szabályozás” című 9. cikke a következőképpen szól:

„Az engedély kiadása a következő jogi szabályozások hatálya alá tartozik:

(1) Az engedély kiadása annak van alárendelve, hogy a kérelmező tiszteletben tartja az [1987] május 28-i Ley 12/1987 [de regulación del transporte de viajeros por carretera mediante vehículos de motor, de la Comunidad Autónoma de Cataluña [a Katalóniai Autonóm Községnek az utasok gépjárművel történő közúti személyszállítása szabályozásáról szóló 12/1987. sz. törvénye; a BOE 1987. június 25-i 151. száma, 19159. o.], az [1990.] december 21-i 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 (a katalán kormányzat végrehajtó tanácsának az utasok gépjárművel történő közúti személyszállítása szabályozása jóváhagyásáról szóló, 319/1990. sz. rendelete; a DOGC 1990. december 31-i 1387. száma], valamint a jelen rendelet által előírt feltételeket.

[...]

(3) Az engedély csak egyetlen gépjárműre vonatkozik, és azt az engedély jogosultja vagy munkaszerződés alapján foglalkoztatott munkavállalói üzemeltethetik.

[...]”

- 16 Az említett rendeletnek „Az engedélyek számának meghatározása” című 10. cikke értelmében:

„(1) Az AMB feladata, hogy bármikor meghatározza a vezetővel bérelt gépjárművekkel végzett alkalmi városi személyszállítási szolgáltatások nyújtására vonatkozó engedélyek maximális számát. E szám annak érdekében kerül meghatározásra, hogy biztosítani lehessen, hogy a szolgáltatás a polgárok számára optimális feltételek mellett elégséges mértékben álljon rendelkezésre, az üzemeltetők gazdasági jövedelmezősége biztosításának sérelme nélkül.

(2) Az új – állandó vagy ideiglenes – engedélyek kibocsátása vagy jelenlegi számuk csökkentése megköveteli, hogy ennek szükségességét és célszerűségét megállapító határozatot hozzanak, figyelembe véve különösen a következő tényezőket:

- a) a jelenlegi kínálat szintje;
- b) a jelenlegi kereslet szintje;
- c) a területi hatály alatt gyakorolt kereskedelmi, ipari, idegenforgalmi és egyéb tevékenységek, amelyek esetében különleges igények merülhetnek fel a vezetővel bérelt gépjárművekkel végzett alkalmi városi közlekedési szolgáltatások iránt.
- d) az új engedélyek bevezetésének összeegyeztethetősége a környezeti fenntarthatósági célkitűzésekkel a városi forgalom és közlekedés tekintetében.”

- 17 Ugyanezen rendeletnek „Az engedélyek kiadására vonatkozó szabályok” című 11. cikke a következőket írja elő:

„(1) Az engedélyeket a [az utasok gépjárművel történő közúti személyszállításának szabályozásáról szóló] 12/1987. sz. törvényben, [az utasok gépjárművel történő közúti személyszállítása szabályozásának jóváhagyásáról szóló] 319/1990. sz. rendeletben vagy az e rendeletben meghatározott elvekkel és szabályokkal összhangban és az e rendelet alapján megállapított közigazgatási eljárásoknak megfelelően kell kiadni.

(2) Az AMB az engedélyeket azoknak a természetes vagy jogi személyeknek adja ki, akik/amelyek megfelelnek az engedély megszerzéséhez szükséges feltételeknek. E célból az AMB elfogadja az új engedélyek kiadására irányuló eljárások megindításáról szóló hirdetmények alapjait, amelyek pontosítják az engedélyek odaítélésének eljárását, amelynek minden esetben biztosítania kell a nyilvánosság, az esélyegyenlőség, a szabad verseny és a hátrányos megkülönböztetés tilalma elvének tiszteletben tartását. Az odaítélés az előírt feltételeknek megfelelő kérelmek között sorshúzással történik.

(3) Az engedély megszerzésében érdekelt személyeknek kérelmet kell benyújtaniuk, amelyben bizonyítaniuk kell, hogy [megfelelnek] az előírt feltételeknek, és e személyeket fel kell venni a jelöltek listájára, mindezt a szóban forgó hirdetményekben meghatározott határidőkön belül és formában kell megtenni.

(4) A kiadásra irányuló eljárás során az érintetteket meg kell hallgatni, és az ágazati szervezetek előadhatják az érdekeik védelmére általuk megfelelőnek tartott érveket.

(5) Ezt a szabályozást a szezonális jellegű városi szolgáltatások nyújtására vagy a meghatározott eseményekre vonatkozó engedélyekre is alkalmazni kell.”

- 18 Az RCTV egy „[á]tmeneti rendelkezést” is tartalmaz, amelynek szövege a következő:

„Hatályban maradnak a jelen rendelet hatálya alá tartozó szállítási engedélyek, amelyeket a [korábbi] Entidad Municipal Metropolitana de Barcelona (Corporación Metropolitana de Barcelona) [a barcelonai agglomeráció önkormányzati szervezete, (barcelonai agglomerációs testület)], az Entidad Metropolitana del Transporte [agglomerációs közlekedési szervezet], adott ki, valamint azok az engedélyek, amelyeket a Generalitat de Catalunya [Katalónia regionális

kormány] adott ki az 1998. szeptember 28-i Orden por la que se desarrolla el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por el Real Decreto 1211/1990 (az 1211/1990 királyi rendelettel elfogadott, a szárazföldi közlekedés szervezéséről szóló törvényt végrehajtó miniszteri rendelet; a BOE 1998. augusztus 12-i 192. száma, 27466. o.) értelmében – amely először vezetett be korlátozást a taxiengedélyek száma egy harmincad arányában -, és amelyek továbbra is a jelen szabályozás hatálya alá tartoznak.”

19 Az RCTV-ben található két „Kiegészítő rendelkezés” értelmében:

„Először. Az engedélyek teljes száma a fenti átmeneti rendelkezés alapján kiadott engedélyekre korlátozódik. Az Instituto Metropolitano del Taxi [az agglomeráció taxis szervezete] feladata, hogy javaslatot tegyen az átmeneti rendelkezésben előírtakon túli engedélyek maximális számát megállapító határozat elfogadására. Az adott időpontban érvényes engedélyek száma semmilyen körülmények között sem haladhatja meg a harminc taxiengedélyre vonatkozó [VTC] engedélyben rögzített arányt. A [jelen] rendelet 5. cikkének (2) bekezdésében az agglomeráció taxis szervezetére ruházott hatáskörök az átmeneti rendelkezés hatálya alá tartozó hatáskörök mellett az eljárás megindításáról szóló hirdetményre és az új engedélyek kiadására vonatkozó határozatra is kiterjednek [...]

Másodszor. [A jelen] rendelet 5. cikkének (2) bekezdésében az agglomeráció taxis szervezetére ruházott hatáskörök magukban foglalják az eljárás megindításáról szóló hirdetményt, valamint az új, szezonális és egyedi eseményekre vonatkozó engedélyek kiadására vonatkozó határozatot. E hirdetményeknek a következő szabályoknak kell megfelelniük:

- a. a hirdetményekben meg kell határozni azoknak az engedélyeknek a számát, amelyeket a jelen rendelet kritériumai szerint indokolással ellátott és megfelelő igazolás alapján állítanak ki. Az engedélyek száma kérelmezőnként – természetes vagy jogi személyként – korlátozható;
- b. a hirdetménynek tartalmaznia kell az engedélyek érvényességi idejének ütemezését, valamint az érvényességi idővel kapcsolatos időszakokat vagy eseményeket;
- c. az engedélyek érvényességének éves ütemezése új szükségletek vagy körülmények által igazolt okok alapján meghosszabbítható vagy csökkenthető, az esetleges csökkentés semmilyen körülmények között nem jogosít kártérítésre.”

Az alapeljárás és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések

- 20 A Tribunal Superior de Justicia de Cataluña (Katalónia felsőbbírósága), a kérdést előterjesztő bíróság előadja, hogy 2009-ben a VTC szolgáltatási engedélyek számának a taxiszolgáltatásra vonatkozó engedélyek egy harmincad részére történő, a spanyol jogszabályok által addig előírt korlátozását megszüntették. E megszüntetés 2015-ig a barcelonai agglomerációs térségben e szolgáltatásokat nyújtók számának jelentős növekedését vonta volna maga után, amely jelenségnek az AMB a VTC elfogadásával kívánt gátat szabni.
- 21 Az RVTC célja a VTC-szolgáltatás Barcelona teljes agglomerációjában történő szabályozása, amely városi övezetnek minősül a taxival vagy vezetővel bérelt személygépkocsival történő személyszállítás vonatkozásában. Az ilyen szolgáltatások ezen agglomerációban való nyújtásához e rendelet – többek között – megköveteli a már a városi és helyközi VTC-szolgáltatások Spanyolországban történő nyújtásához engedéllyel rendelkező vállalkozások tekintetében az

AMB által kiadott kiegészítő engedély megszerzését. Ezenfelül, az említett rendelet kihasználja a LOTT 48. cikkének (3) bekezdésében biztosított azon lehetőséget, hogy a VTC-szolgáltatásokra vonatkozó engedélyek számát a taxiszolgáltatásokra vonatkozó engedélyek számának egy harmincad részére korlátozza.

- 22 A P&L VTC-szolgáltatás üzemeltetésére vonatkozó engedélyek jogosultja, és az RVTC-t a kérdést előterjesztő bíróság előtt vitatja. A P&L és tizennégy másik olyan vállalkozás, amely az RVTC elfogadásának időpontjában már nyújtott VTC-szolgáltatásokat ebben a térségben, köztük nemzetközi online platformokhoz kapcsolódó vállalkozások, ugyanis úgy vélik, hogy – tekintettel az RVTC által velük szemben előírt korlátozásokra és megkötésekre – az RVTC elfogadásának egyetlen célja az volt, hogy akadályozza tevékenységüket, és védje a taxis ágazat érdekeit. A P & L és a többi említett társaság ezért azt kéri a kérdést előterjesztő bíróságtól, hogy nyilvánítsa semmisnek az RVTC-t.
- 23 Az Asociación Nacional del Taxi (Antaxi) (a továbbiakban: ANT), az Asociación Profesional Élite Taxi, a Sindicat del Taxi de Catalunya (STAC), a Tapoca VTC1 SL (a továbbiakban: Tapoca) és az Agrupació Taxis Companys az AMB támogatása végett avatkozott be e jogvitába.
- 24 A Tribunal Superior de Justicia de Cataluña (Katalónia felsőbbbírósága) megállapítja, hogy a taxik és a vezetővel ellátott személygépkocsik (a továbbiakban: VTC-k) a városi személyszállítási szolgáltatás tekintetében versenyeznek egymással. A taxiszolgáltatásra mint „általános érdekű szolgáltatásra” saját szabályozás vonatkozik, és a tevékenységük gyakorlásához szükséges engedélyek száma korlátozott, a viteldíjak pedig előzetes közigazgatási engedélyhez kötöttek. Noha a taxik szokásos működési területe a város, a taxik a vonatkozó követelmények betartásával mégis nyújthatnak helyközi szállítási szolgáltatásokat.
- 25 A kérdést előterjesztő bíróság szerint a VTC-szolgáltatóknak e tevékenység gyakorlásához is engedélyt kell szerezniük, amelyet korlátozott számban adnak ki. E bíróság előadja, hogy az alapeljárás tényállása megvalósulásának időpontjában a VTC-járművek az ország egész területén olyan díjszabás szerint nyújthattak helyközi és városi személyszállítási szolgáltatásokat, amelyek nem előzetes engedélyhez, hanem a megállapított árak olyan rendszeréhez kötöttek, amely lehetővé tette az ügyfél számára, hogy előre megismerje – és esetlegesen interneten keresztül kifizesse – a nyújtott szolgáltatás teljes árát. A taxikkal ellentétben a VTC-járművek nem használhatják a buszsávokat, nem rendelkeznek megállókkal a közutakon, és nem vehetnek fel közvetlenül a közutakon ügyfeleket, ha a szolgáltatásnyújtásról előzetesen nem állapodtak meg.
- 26 A kérdést előterjesztő bíróság előadja, hogy 2018-ban a Tribunal Supremo (legfelsőbb bíróság, Spanyolország) megállapította, hogy a VTC-szolgáltatások engedélyeinek száma és a taxiszolgáltatásokra vonatkozó engedélyek száma közötti 1–30 arányt soha nem igazolta semmilyen objektív megfontolás. Ebből azt a következtetést vonja le, hogy a LOTT 48. cikkének (3) bekezdése, amely lehetővé tette, hogy az RVTC korlátozza a VTC-szolgáltatások engedélyeit, önkényesnek minősíthető, és ezért ellentétes az EUMSZ 49. cikkel, mivel gyakorlatilag lehetetlenné teszi az Európai Unióban VTC-szolgáltatásokat nyújtó vállalkozások számára, hogy a barcelonai agglomerációs övezetben telepedjenek le, valamint az Unión belüli kereskedelem állami támogatások nyújtásával történő akadályozásának az EUMSZ 107. cikk (1) bekezdésében előírt tilalmával.
- 27 A Tribunal Superior de Justicia de Cataluña (Katalónia felsőbbbírósága) ugyanezeket a kételyeket fogalmazta meg azzal kapcsolatban, hogy a VTC-járművekre az barcelonai agglomerációs övezet területén alkalmazott „kettős engedélyezési” rendszer összeegyeztethető-e az uniós jog említett

rendelkezéseivel. Mivel a LOTT 91. cikke és a ROTT 182. cikkének (2) bekezdése a tényállás megvalósulásának idején úgy rendelkezett, hogy a VTC tevékenységének gyakorlására vonatkozó engedélyek „mind városi, mind pedig helyközi szolgáltatások nyújtását” lehetővé teszik az ország egész területén, az AMB-nek a barcelonai agglomerációs térségben a városi VTC-szolgáltatások nyújtására vonatkozó, további követelményeknek alárendelt engedélyre vonatkozó követelmény hozzáadása olyan stratégiának tekinthető, amelynek célja a VTC-szolgáltatások által a taxikkal szemben támasztott verseny minimalizálása.

- 28 A kérdést előterjesztő bíróság szerint az AMB által az RVTC-re irányulóan előadott igazolások mindenekelőtt arra a tényre vonatkoznak, hogy a VTC-szolgáltatások veszélyeztetik a taxiszo­l­gál­ta­tá­so­k gazdasági életképességét, tisztességtelen versenyt támasztanak velük szemben, és a közlekedési hálózat intenzív használatához vezetnek. Továbbá, az AMB által kiadott 10 523 taxiszo­l­gál­ta­tási engedély elegendő a lakosság igényeinek kielégítésére és ezzel egyidejűleg a taxik tevékenysége jövedelmezőségének biztosítására. Végül az AMB a környezetvédelemre hivatkozik.
- 29 Mindazonáltal e bíróság szerint a taxik helyzetére vonatkozó gazdasági megfontolások nem igazolhatják az RVTC-ben foglalt intézkedéseket. Ami a közlekedési hálózat használatára vonatkozó megfontolásokat illeti, az AMB elmulasztotta mérlegelni a magángépjárművek használata csökkenésének azon hatását, amelyet a VTC-szolgáltatások kelthetnek. Ezenfelül, a VTC-knek parkolóhellyel kell rendelkezniük, és nem cirkálhatnak ügyfelek felkutatására, és nem is várakozhatnak közúton ügyfelekre várva. Hasonlóképpen, a környezetvédelmi megfontolások elvonatkoztatnak azon létező műszaki megoldásoktól, amelyek alkalmasak arra, hogy kevésbé szennyező, sőt nem szennyező járművekkel biztosítsák a szolgáltatásnyújtást. Továbbá, a taxiflottát „tisztának” minősítik, anélkül hogy megjelölnék azokat az okokat, amelyek miatt ez a jelző nem terjed ki a VTC-k flottájára. Úgy tűnik, hogy az AMB elsődleges célja az RVTC által a taxiágazat érdekeinek biztosítása vagy védelme volt.
- 30 E körülmények között a Tribunal Superior de Justicia de Cataluña (Katalónia legfelsőbb bírósága) úgy határozott, hogy az eljárást felfüggeszti, és előzetes döntéshozatal céljából a következő kérdéseket terjeszti a Bíróság elé:
- „1) Ellentétesek-e az EUMSZ 49. cikkel és az EUMSZ 107. cikk (1) bekezdésével az olyan – törvényi és rendeleti – nemzeti rendelkezések, amelyek a VTC-engedélyek számát mindenfajta alapos indok nélkül legfeljebb harminc taxiengedélyenként egyre korlátozzák?
- 2) Ellentétes-e az EUMSZ 49. cikkel és az EUMSZ 107. cikk (1) bekezdésével az olyan nemzeti szabályozás, amely a városi szolgáltatások nyújtására szánt [VTC-k] tekintetében mindenfajta alapos indok nélkül egy második engedélyt, valamint további feltételeket ír elő?”

Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésekről

Az előzetes döntéshozatal iránti kérelem elfogadhatóságáról

- 31 Az AMB úgy véli, hogy az előzetes döntéshozatal iránti kérelem három okból is elfogadhatatlan. Először is, az előzetes döntéshozatalra utaló határozat nem említi meg az alkalmazandó regionális és helyi jogszabályokat, és nem fejt ki azt a körülményt, hogy létezik egy olyan szabályozás, amelyen a RVTC rendelkezései alapulnak, mind az AMB hatáskörét, mind pedig e rendelet környezetvédelemmel kapcsolatos igazolását illetően. Továbbá, a jogvita elemei csak egyetlen tagállamot érintenek, és az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések inkább a

belső jog, mintsem az uniós jog értelmezésére irányulnak. Végül az AMB hangsúlyozza, hogy az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések megfogalmazása szerinte tendenciózus, amely a Bíróság érdemi befolyásolására irányul.

- 32 A P&L azt állítja, hogy az előzetes döntéshozatalra előterjesztett első kérdés az RVTC mellett „törvényi és rendeleti” rendelkezésekre vonatkozik. Mindazonáltal a VTC-szolgáltatásokra vonatkozó engedélyek kiadásának a taxiengedélyek egy harmincad részére történő korlátozása kizárólag az RVTC-ből ered. Következésképpen az első kérdés túllép a kérdést előterjesztő bíróság előtt folyamatban lévő jogvita keretein, tehát annak megoldása szempontjából nem releváns.
- 33 Az ANT szerint a kérdést előterjesztő bíróság valójában négy kérdést terjeszt elő előzetes döntéshozatalra, amelyek közül kettő a letelepedés szabadságára vonatkozó rendelkezések értelmezésére, a másik kettő pedig az állami támogatásokra vonatkozó szabályozás részét képező rendelkezések értelmezésére irányul.
- 34 A letelepedés szabadságára vonatkozó két kérdést elfogadhatatlannak kell nyilvánítani, mivel azokra a Bíróság már olyan értelemben válaszolt, hogy mivel a letelepedés szabadságának bármely korlátozását közérdeken alapuló kényszerítő indoknak kell igazolnia, a nemzeti bíróságnak, amennyiben a kérdést előterjesztő bírósághoz hasonlóan úgy ítéli meg, hogy ilyen ok nem áll fenn, mellőznie kell a szóban forgó nemzeti rendelkezés alkalmazását vagy meg kell semmisítenie azt. Ezenfelül, ha e kérdéseket úgy kellene értelmezni, hogy a kérdést előterjesztő bíróság arra keresi a választ, hogy az RVTC rendelkezései megfelelnek-e a szükségesség és az arányosság követelményeinek, azok elfogadhatatlanok lennének, mivel így a Bíróságtól egy olyan elemzés elvégzését kérnék, amelynek elvégzése nem az ő feladata, hanem az hivatalból a nemzeti bíróság hatáskörébe tartozik. Ráadásul a Tribunal Supremo (legfelsőbb bíróság) már elvégezte ezt az elemzést anélkül, hogy kétségei támadtak volna a szóban forgó nemzeti rendelkezéseknek az uniós joggal való összeegyeztethetőségét illetően, ami azt bizonyítja, hogy a kérdést előterjesztő bíróság által feltett kérdések nem hasznosak az alapjogvita eldöntése szempontjából.
- 35 Hasonlóképpen, az állami támogatások tilalmára vonatkozó két kérdés is elfogadhatatlan, mivel a Bíróság a 2015. január 14-i Eventech ítéletben (C-518/13, EU:C:2015:9) egyértelmű választ adott hasonló kérdésekre, a kérdést előterjesztő bíróság pedig a legcsekélyebb magyarázattal sem szolgált arra vonatkozóan, hogy a jelen ügyben szükség van-e ezen ítélkezési gyakorlat árnyalására vagy tisztázására.
- 36 Az állandó ítélkezési gyakorlat szerint az EUMSZ 267. cikkel bevezetett eljárás keretében az ügyben eljáró és határozathozatalra hivatott nemzeti bíróság hatáskörébe tartozik annak megítélése, hogy – tekintettel az ügy különleges jellemzőire – ítélete meghozatalához szükségesnek tartja-e az előzetes döntéshozatalt, és ha igen, a Bíróságnak feltett kérdései relevánsak-e. Következésképpen, amennyiben a feltett kérdések az uniós jog értelmezésére vonatkoznak, a Bíróság – főszabály szerint – köteles határozatot hozni (2022. szeptember 20-i VD és SR ítélet, C-339/20 és C-397/20, EU:C:2022:703, 56. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).
- 37 Csak akkor utasíthatja el a nemzeti bíróság előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdéséről való határozathozatalt, ha a közösségi jog kért értelmezése nyilvánvalóan semmilyen összefüggésben nincs az alapügy tényállásával vagy tárgyával, ha a probléma hipotetikus jellegű, vagy ha nem állnak a Bíróság rendelkezésére azok a ténybeli vagy jogi elemek, amelyek szükségesek ahhoz,

hogyan az elé terjesztett kérdésekre hasznos választ adhasson (2022. szeptember 20-i VD és SR ítélet, C-339/20 és C-397/20, EU:C:2022:703, 57. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

- 38 Ez utóbbi szempontból emlékeztetni kell arra, hogy annak szükségessége, hogy a nemzeti bíróság számára az uniós jog hasznos értelmezését lehessen adni, megköveteli, hogy a nemzeti bíróság meghatározza az általa feltett kérdések ténybeli és jogszabályi hátterét, vagy legalábbis kifejtse azokat a ténybeli körülményeket, amelyeken e kérdések alapulnak (2019. március 5-i Eesti Pagar ítélet, C-349/17, EU:C:2019:172, 49. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).
- 39 Ennek megfelelően a Bíróság eljárási szabályzata 94. cikkének a) és c) pontjából az következik, hogy az előzetes döntéshozatal iránti kérelemnek többek között tartalmaznia kell a jogvita tárgyának, valamint a kérdést előterjesztő bíróság által megállapított releváns tények rövid ismertetését, vagy legalább a kérdések alapját képező tények ismertetését, továbbá azon okok ismertetését, amelyek miatt a kérdést előterjesztő bíróságban kérdés merült fel egyes uniós jogi rendelkezések értelmezésére vagy érvényességére vonatkozóan, valamint azt a kapcsolatot, amelyet e bíróság e rendelkezések és az alapeljárásra alkalmazandó nemzeti jog között felállít.
- 40 A jelen ügyben, először is, az AMB azon kifogását illetően, amely szerint az előzetes döntéshozatalra utaló határozat nem említi az összes releváns nemzeti, regionális és helyi jogszabályt, meg kell állapítani, hogy ez az előzetes döntéshozatalra utaló határozat elegendő információt tartalmaz ahhoz, hogy a Bíróság megérthesse mind az alapeljárás jogi és ténybeli hátterét, mind pedig az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések értelmét és terjedelmét. Ebből következik, hogy az említett határozat megfelel az eljárási szabályzat 94. cikkének a) pontjában foglalt követelményeknek.
- 41 Másodsorban, a P&L, amikor arra hivatkozik, hogy az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések nemzeti törvényi és rendeleti rendelkezésekre vonatkoznak, noha az alapügy csak az RVTC jogszerűségére irányul, valójában arra kéri a Bíróságot, hogy maga határozza meg az alkalmazandó nemzeti szabályozás pontos körvonalait, ami nem tartozik a Bíróság hatáskörébe.
- 42 A Bíróság ugyanis – az uniós bíróságok és nemzeti bíróságok hatáskörmegosztásának keretén belül – azt az előzetes döntéshozatalra utaló határozatban meghatározott ténybeli és szabályozási hátteret köteles figyelembe venni, amelybe az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések illeszkednek. Ezért az előzetes döntéshozatal iránti kérelmet a nemzeti jog kérdést előterjesztő bíróság általi értelmezése fényében kell vizsgálni, nem pedig az egy adott tagállam kormánya által hivatkozott értelmezése fényében kell vizsgálni (2022. október 20-i Centre public d'action sociale de Liège [Kiutasítási határozat visszavonása vagy felfüggesztése] ítélet, C-825/21, EU:C:2022:810, 35. pont).
- 43 Következésképpen, mivel a kérdést előterjesztő bíróság egyértelműen meghatározta az általa feltett kérdések ténybeli és jogi hátterét, annak helytállóságát a Bíróság nem vizsgálhatja (2019. március 5-i Eesti Pagar ítélet, C-349/17, EU:C:2019:172, 50. pont).
- 44 Harmadsorban, az eljárási szabályzat 94. cikkének c) pontja megköveteli a kérdést előterjesztő bíróságtól, hogy ismertesse azokat az okokat, amelyek arra indították, hogy felvesse az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések tárgyát képező uniós jogi rendelkezések értelmezésére irányuló kérdését. Márpedig az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések megfogalmazása, még azt feltételezve is, hogy – amint azt az AMB állítja – az a Bíróság befolyásolására irányul, önmagában nem teszi elfogadhatatlanná az előzetes döntéshozatal iránti kérelmet, mivel ez a körülmény nem felel meg a jelen ítélet 37. pontjában említett esetek egyikének sem.

- 45 Negyedsorban, még azt feltételezve is, hogy – amint azt az ANT állítja – az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésekre adandó válaszok a jelen ügyben egyértelműen a Bíróság ítélkezési gyakorlatából következnek, az eljárási szabályzat 99. cikkéből az következik, hogy egy ilyen körülmény nem azzal a hatással jár, hogy elfogadhatatlanná teszi az előzetes döntéshozatal iránti kérelmet, hanem arra hatalmazza fel a Bíróságot, hogy arra végzésben válaszoljon.
- 46 Ötödsorban, mivel az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdések az EUMSZ 49. cikk és az EUMSZ 107. cikk (1) bekezdésének értelmezésére vonatkoznak, az ANT tévesen állítja, hogy e kérdések arra szorítkoznak, hogy a Bíróságtól olyan ténybeli értékelések elvégzését kéri, amelyek nem tartoznak a hatáskörébe.
- 47 Hatodsorban, az a körülmény, hogy valamely nemzeti legfelsőbb bíróság az alapügyben szóban forgó jogvitával hasonlóságot mutató jogvita keretében már megvizsgálta a kérdést előterjesztő bíróság által hivatkozott uniós jogi rendelkezések esetleges relevanciáját, nem teszi elfogadhatatlanná az arra irányuló előzetes döntéshozatal iránti kérelmet, hogy a Bíróság az EUMSZ 267. cikkel összhangban értelmezze ezeket a rendelkezéseket. Ez a körülmény ugyanis nem felel meg a jelen ítélet 37. pontjában említett egyik elfogadhatatlansági esetnek sem.
- 48 Hetedsorban, mivel az AMB arra hivatkozik, hogy az alapeljárás valamennyi vonatkozása egyetlen tagállam területére korlátozódik, emlékeztetni kell arra, hogy a kérdést előterjesztő bíróság előadta, hogy a P&L keresete tizenöt, az RVTC megsemmisítésére irányuló keresetből áll, amelyek közül az egyiket online „nemzetközi platformok” nyújtották be, ami arra utal, hogy az alapeljárás tárgyát képező kereset olyan nemzeti jogi rendelkezések megsemmisítésére irányul, amelyeket más tagállamok állampolgáira is alkalmazni kell, így a kérdést előterjesztő bíróság által a jelen ítéletet követően meghozandó határozat ezen állampolgárok tekintetében is joghatásokkal bírhat (lásd ebben az értelemben: 2013. május 8-i Libert és társai ítélet, C-197/11 és C-203/11, EU:C:2013:288, 35. pont).
- 49 Márpedig, amint az a Bíróság állandó ítélkezési gyakorlatából kitűnik, amennyiben a kérdést előterjesztő bíróság olyan rendelkezések megsemmisítésére irányuló eljárásban fordult a Bírósághoz, amelyek nemcsak a saját állampolgárokra, hanem a többi tagállam állampolgáira is alkalmazandók, az e bíróság által a Bíróság előzetes döntéshozatali eljárás során hozott ítélete nyomán meghozandó határozatának joghatásai ez utóbbi állampolgárokra is kiterjednek, és ez indokolja azt, hogy a Bíróság annak ellenére is megválaszolja az EUM-Szerződés alapvető szabadságokra vonatkozó rendelkezéseivel kapcsolatosan elé terjesztett kérdéseket, hogy az alapeljárás minden eleme egyetlen tagállam területére korlátozódik (2022. szeptember 7-i Cilevičs és társai ítélet, C-391/20, EU:C:2022:638, 32. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).
- 50 A fenti megfontolásokból az következik, hogy az előzetes döntéshozatal iránti kérelem elfogadható.

Az ügy érdeméről

Az EUMSZ 107. cikk (1) bekezdésére vonatkozó kérdésekről

- 51 Az előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésekkel a kérdést előterjesztő bíróság mindenekelőtt lényegében arra keresi a választ, hogy úgy kell-e értelmezni az EUMSZ 107. cikk (1) bekezdését, hogy azzal ellentétes egy agglomerációra alkalmazandó olyan szabályozás, amely

egyrészt azt írja elő, hogy a VTC-szolgáltatások nyújtása tevékenységének ezen agglomerációban való gyakorlásához a városi és helyközi VTC-szolgáltatás nyújtásához szükséges nemzeti engedélyen felül egy különleges engedély is szükséges, másrészt pedig azt, hogy a VTC-szolgáltatásokra vonatkozó engedélyek száma az említett agglomerációra kiadott taxiszolgáltatási engedélyek harmincad részére korlátozódik.

- 52 A Bíróság állandó ítélkezési gyakorlata szerint ahhoz, hogy valamely intézkedés az EUMSZ 107. cikk (1) bekezdése értelmében vett „állami támogatásnak” minősüljön, valamennyi alábbi feltétel teljesülése szükséges. Először is a beavatkozásnak az állam által vagy állami forrásból kell történnie. Másodszor e beavatkozásnak alkalmasnak kell lennie arra, hogy érintse a tagállamok közötti kereskedelmet. Harmadszor a kedvezményezettje számára szelektív előnyt kell biztosítania. Negyedszer torzítania kell a versenyt, vagy azzal kell fenyegetnie (2021. november 11-i *Autostrada Wielkopolska kontra Bizottság és Lengyelország* ítélet, C-933/19 P, EU:C:2021:905, 103. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).
- 53 Ami az állami források felhasználására vonatkozó feltételt illeti, emlékeztetni kell arra, hogy a támogatás fogalma nem csupán a szubvenciókhoz hasonló pozitív juttatásokat foglalja magában, hanem azokat a beavatkozásokat is, amelyek különböző formában enyhítik a vállalkozás költségvetésének általános terheit, és amelyek ezáltal, anélkül hogy a szó szoros értelmében szubvenciók lennének, azokkal azonos természetűek és hatásúak (2015. január 14-i *Eventech* ítélet, C-518/13, EU:C:2015:9, 33. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).
- 54 Következésképpen az állami támogatás fennállásának megállapítása céljából egyrészt a kedvezményezettnek nyújtott előny, másrészt pedig az állami költségvetés csökkenése, sőt az e költségvetésre háruló terhek kellőképpen konkrét gazdasági kockázata közötti kellőképpen közvetlen kapcsolatot kell bizonyítani (2015. január 14-i *Eventech* ítélet, C-518/13, EU:C:2015:9, 34. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).
- 55 A jelen ügyben elegendő annak megállapítása, hogy az előzetes döntéshozatalra utaló határozatból egyáltalán nem tűnik ki, hogy az alapügyben szóban forgó szabályozás állami források felhasználását vonná maga után.
- 56 Közelebbről, egyrészt sem az AMB által a barcelonai agglomerációban a VTC-szolgáltatás gyakorlásához kiadott engedélyre vonatkozó követelmény, sem pedig az ilyen szolgáltatásokra vonatkozó engedélyek számának az említett agglomerációban kiadott taxiszolgáltatási engedélyek harmincad részére történő korlátozása nem tűnik olyannak, mint amely a taxiszolgáltatásokat nyújtó vállalkozások javára nyújtott tényleges juttatásokat, például a támogatásokat foglalja magában, sem pedig olyannak, mint amely enyhíti e vállalkozások költségvetésének általános terheit.
- 57 Másrészt úgy tűnik, hogy e két intézkedés nem vezet az állami költségvetés csökkenéséhez, vagy az arra háruló olyan terhek kellőképpen konkrét gazdasági kockázatához, amelyek a taxis szolgáltatásokat nyújtó vállalkozások hasznát húzhatnának.
- 58 E körülményekre figyelemmel az előterjesztett kérdésekre azt a választ kell adni, hogy az EUMSZ 107. cikk (1) bekezdését úgy kell értelmezni, hogy azzal nem ellentétes egy agglomerációra alkalmazandó olyan szabályozás, amely egyrészt azt írja elő, hogy a VTC-szolgáltatások nyújtása tevékenységének ezen agglomerációban való gyakorlásához a városi és helyközi VTC-szolgáltatás nyújtásához szükséges nemzeti engedélyen felül egy különleges engedély is szükséges, másrészt pedig azt, hogy az ilyen szolgáltatásokra vonatkozó engedélyek

száma az említett agglomerációra kiadott taxiszolgáltatási engedélyek harmincad részére korlátozódik, amennyiben ezen intézkedések nem vezetnek állami forrásoknak az e rendelkezés értelmében vett felhasználásához.

Az EUMSZ 49. cikkre vonatkozó kérdésekről

- 59 Ezen előzetes döntéshozatalra előterjesztett kérdésekkel a kérdést előterjesztő bíróság lényegében arra is választ vár, hogy az EUMSZ 49. cikkel ellentétes-e egy agglomerációra alkalmazandó olyan szabályozás, amely egyrészt azt írja elő, hogy a VTC-szolgáltatások nyújtása tevékenységének ezen agglomerációban való gyakorlásához a városi és helyközi VTC-szolgáltatás nyújtásához szükséges nemzeti engedélyen felül egy különleges engedély is szükséges, másrészt pedig azt, hogy az ilyen szolgáltatásokra vonatkozó engedélyek száma az említett agglomerációra kiadott taxiszolgáltatási engedélyek harmincad részére korlátozódik.
- 60 Az EUMSZ 49. cikk első albekezdése úgy rendelkezik, hogy az EUM-Szerződés harmadik része IV. címének 2. fejezetében megállapított rendelkezéseknek megfelelően tilos a valamely tagállam állampolgárainak egy másik tagállam területén történő szabad letelepedésére vonatkozó minden korlátozás.
- 61 Az állandó ítélkezési gyakorlat szerint a letelepedés szabadsága korlátozásának tekintendő minden olyan intézkedés, amely az EUMSZ 49. cikk által biztosított szabadságok gyakorlását tiltja, zavarja, vagy kevésbé vonzóvá teszi (2022. szeptember 7-i Cilevičs és társai ítélet, C-391/20, EU:C:2022:638, 61. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).
- 62 Amint azt lényegében a főtanácsnok is megállapította indítványának 51–55. pontjában, egyfelől a VTC-szolgáltatások nyújtása tevékenységének a barcelonai agglomerációban való gyakorlásához a városi és helyközi VTC-szolgáltatás nyújtásához szükséges nemzeti engedélyen felüli különleges engedély követelménye önmagában is az EUMSZ 49. cikkben garantált szabadság gyakorlása korlátozásának minősül, mivel egy ehhez hasonló követelmény ténylegesen korlátozza a piacra való belépést minden új jelölttel szemben (lásd ebben az értelemben: 2009. március 10-i Hartlauer ítélet, C-169/07, EU:C:2009:141, 34. pont; lásd szintén, analógia útján: 2002. január 22-i Canal Satellite Digital ítélet, C-390/99, EU:C:2002:34, 29. pont).
- 63 Másfelől ugyanez vonatkozik a VTC-szolgáltatásokra vonatkozó engedélyek számának az említett agglomerációban kiadott taxiszolgáltatási engedélyek számának harmincad részére történő korlátozására, amely korlátozást a letelepedés szabadsága korlátozásának kell minősíteni, mivel az leszűkíti az ezen agglomerációban letelepedett VTC-szolgáltatásokat nyújtó szolgáltatók számát.
- 64 Az állandó ítélkezési gyakorlat szerint a letelepedési szabadság ilyen korlátozásai csak akkor fogadhatók el, ha azokat először is közérdeken alapuló kényszerítő indok igazolja, másodszor pedig megfelelnek az arányosság elvének, ami azt jelenti, hogy alkalmasak az elérni kívánt cél koherens és szisztematikus módon történő megvalósításának biztosítására, és nem lépik túl az e cél eléréséhez szükséges mértéket (2022. szeptember 7-i Cilevičs és társai ítélet, C-391/20, EU:C:2022:638, 65. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

– A közérdeken alapuló kényszerítő indokok fennállásáról

- 65 Az előzetes döntéshozatal iránti kérelemből, valamint az AMB és a spanyol kormány által a Bírósághoz benyújtott észrevételekből az tűnik ki, hogy az alapügyben szóban forgó két intézkedéssel az RVTC mindenekelőtt a barcelonai agglomerációban a taxiszoigáltatások minőségének, biztonságának és hozzáférhetőségének biztosítására irányul, amelyek „általános érdekű szolgálatának” minősülnek, többek között azért, mert „megfeleelő egyensúlyt” tart fenn a taxiszoigáltatók és a VTC-szoigáltatók száma között, továbbá fenntartja ezen agglomerációban a közlekedés, a forgalom és a közterület megfelelő kezelését, végül pedig az említett agglomerációban a környezet védelmét.
- 66 Ami közelebbről a taxiszoigáltatások minőségének, biztonságának és hozzáférhetőségének biztosítására irányuló célt illeti, a Bíróság rendelkezésére álló iratokból először is az tűnik ki, hogy a taxiszoigáltatási tevékenység erőteljesen szabályozott, mivel e szolgálatások többek között engedélykvótákhoz, szabályozott díjakhoz, egyetemes szállítási kötelezettséghez és a csökkent mozgásképességű személyek általi hozzáférhetőséghez vannak kötve. E jellemzőkre tekintettel a taxiszoigáltatásokat többek között az AMB olyan „általános érdekű szolgálatának” tekinti, amelyet érdemes megtartania, mint a barcelonai agglomeráció városi közlekedése általános szervezetének fontos elemét.
- 67 Az AMB ezt követően előadja, hogy a taxiszoigáltatási tevékenység gazdasági életképességét láthatóan veszélyezteti a VTC szolgálatási tevékenységből eredő növekvő verseny. E körülmények között a városi közlekedés e két formája közötti egyensúly megőrzését a politikai hatalom mind nemzeti, mind regionális szinten úgy tekintette, mint annak megfelelő és arányos eszközét, hogy biztosítani lehessen a taxiszoigáltatások mint egy átfogó városi közlekedési modell részét képező általános érdekű szolgálatás fenntartását.
- 68 Végül a kérdést előterjesztő bíróság és az eljárásban részt vevő több fél is megjegyezte, hogy a Tribunal Supremo (legfelsőbb bíróság) 2018. június 4-i ítéletében úgy ítélte meg, hogy a városi közlekedés megszervezése és kívánt módjai a hatóságok döntésének körébe tartoznak, és e hatóságok e döntés keretében választhatják a jelen ítélet 66. pontjában felidézett jellemzőknek megfelelő, következésképpen „általános érdekű szolgálatának” minősülő taxiszoigáltatások fenntartását, amit tehát az igazol, hogy meg kell őrizni e városi közlekedési mód és a VTC-szoigáltatások közötti egyensúlyt annak érdekében, hogy biztosítani lehessen e közérdekű szolgálatás fenntartását, és hogy e célból a VTC-szoigáltatásokra vonatkozó engedélyek és a taxiszoigáltatásokra vonatkozó engedélyek közötti arány előírása – kevésbé korlátozó alternatíva hiányában – megfelelő és arányos intézkedésnek tűnik.
- 69 E tekintetben, először is, amint arra a főtanácsnok is rámutatott indítványának 75. és 76. pontjában, egyfelől egy agglomeráció közlekedése, forgalma és közterületei megfelelő kezelésének célkitűzése, másfelől pedig a környezet védelmének célkitűzése egy ilyen agglomerációban, közérdeken alapuló kényszerítő okoknak minősülhetnek (lásd ebben az értelemben: 2011. március 24-i Bizottság kontra Spanyolország ítélet, C-400/08, EU:C:2011:172, 74. pont; 2018. január 30-i X és Visser ítélet, C-360/15 és C-31/16, EU:C:2018:44, 134. és 135. pont).
- 70 Másodsorban, ezzel szemben az állandó ítélkezési gyakorlat szerint a tisztán gazdasági jellegű célok nem minősülhetnek olyan, közérdeken alapuló kényszerítő oknak, amely igazolhatja a szerződés által garantált egyik alapvető szabadság korlátozását (2010. március 11-i Attanasio Group ítélet, C-384/08, EU:C:2010:133, 55. pont; 2011. március 24-i Bizottság kontra

Spanyolország ítélet, C-400/08, EU:C:2011:172, 74. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat). A Bíróság többek között ebben az értelemben kimondta, hogy a versengő autóbuszjárat jövedelmezőségének biztosítására irányuló cél, tisztán gazdasági jellegű okként, nem minősülhet ilyen közérdeken alapuló nyomós oknak (2010. december 22-i Yellow Cab Verkehrsbetrieb ítélet, C-338/09, EU:C:2010:814, 51. pont).

- 71 A jelen ügyben, amint azt a főtanácsnok is megállapította indítványának 61. pontjában, a taxiszoigáltatás gazdasági életképességét szintén úgy kell tekinteni, mint tisztán gazdasági jellegű okot, amely a jelen ítélet előző pontjában hivatkozott ítélkezési gyakorlat értelmében nem minősülhet közérdeken alapuló nyomós oknak.
- 72 Ebből következik, hogy e célra nem lehet hivatkozni elsősorban az alapügyben szóban forgó két városi közlekedési mód közötti egyensúly fenntartásának vagy a VTC-szoigáltatásokra vonatkozó engedélyek és a taxiszoigáltatásokra vonatkozó engedélyek közötti arálynak az igazolása érdekében, amelyek tisztán gazdasági jellegű megfontolásoknak minősülnek.
- 73 Harmadsorban, e megállapításokat nem cáfolja meg az a körülmény, hogy a taxiszoigáltatások a spanyol jogban „általános érdekű szoigáltatásnak” minősülnek.
- 74 Egyrészt, amint arra az Európai Bizottság helytállóan hivatkozott a tárgyaláson, valamely, a letelepedés szabadságát korlátozó intézkedés által követett cél mint olyan anélkül minősül közérdeken alapuló nyomós oknak a jelen ítélet 64. pontjában hivatkozott ítélkezési gyakorlat értelmében, hogy e célkitűzésnek a nemzeti jog szerinti minősítése befolyásolhatná az e jogcímen elvégzendő értékelést.
- 75 Másrészt, a Bíróság rendelkezésére álló iratok egyikéből sem tűnik ki, hogy a tevékenységüket a barcelonai agglomerációban gyakorló taxiszoigáltatók az EUMSZ 106. cikk (2) bekezdése értelmében vett általános gazdasági érdekű szoigáltatás (a továbbiakban: ÁGÉSZ) működtetésével lennének megbízva, sem pedig az, hogy a VTC-szoigáltatók letelepedési szabadsága korlátozásának hiánya jogilag vagy ténylegesen akadályozná az említett taxiszoigáltatókra bízott sajátos közszoigáltatási feladat ellátását.
- 76 E tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy jóllehet a tagállamok jogosultak az ÁGÉSZ-eik terjedelmét és megszervezését meghatározni, figyelembe véve különösen a nemzeti politikájukra jellemző sajátos célokat, továbbá hogy e tekintetben a tagállamok széles mérlegelési jogkörrel rendelkeznek, amelyet a Bizottság csak nyilvánvaló hiba esetén kérdőjelezhet meg, e jogkör nem lehet korlátlan, és azt mindenképp az uniós jog tiszteletben tartásával kell gyakorolni (2020. szeptember 3-i Vereniging tot Behoud van Natuurmonumenten in Nederland és társai kontra Bizottság ítélet, C-817/18 P, EU:C:2020:637, 95. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).
- 77 A Bíróság ítélkezési gyakorlata szerint valamely szoigáltatás általános gazdasági érdeket szolgálhat, amennyiben ezen érdek sajátos jelleget mutat a gazdasági élet más tevékenységei által szolgált érdekekhez képest (2018. november 7-i Bizottság kontra Magyarország ítélet, C-171/17, EU:C:2018:881, 51. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).
- 78 Ezenfelül, annak érdekében, hogy egy szoigáltatás ÁGÉSZ-nek minősüljön, azt az érintett tagállam által a szoigáltatóra bízott valamely közérdekű feladat megvalósításának keretében kell nyújtani (2018. november 7-i Bizottság kontra Magyarország ítélet, C-171/17, EU:C:2018:881, 52. pont).

- 79 Az a lényeges tehát, hogy a kedvezményezett vállalkozások ténylegesen közszolgáltatási kötelezettségek teljesítésével legyenek megbízva, és e kötelezettségek legyenek egyértelműen meghatározva a nemzeti jogban, aminek az az előfeltétele, hogy létezzen egy vagy több olyan hatósági jogi aktus, amely kellő pontossággal határozza meg legalábbis a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítésével megbízott vállalkozásokra háruló e kötelezettségek jellegét, időtartamát és terjedelmét (lásd ebben az értelemben: 2017. december 20-i Comunidad Autónoma del País Vasco és társai ítélet kontra Bizottság, C-66/16 P–C-69/16 P, EU:C:2017:999, 72. és 73. pont).
- 80 Egyébiránt az EUMSZ 106. cikk (2) bekezdése egyrészt úgy rendelkezik, hogy az ÁGÉSZ működtetésével megbízott vállalkozások olyan mértékben tartoznak a versenyszabályok hatálya alá, amennyiben ezek alkalmazása sem jogilag, sem ténylegesen nem akadályozza a rájuk bízott sajátos feladatok végrehajtását, másrészt pedig a kereskedelem fejlődését ez nem befolyásolhatja olyan mértékben, amely ellentétes az Unió érdekeivel. Így az EUMSZ 106. cikk (2) bekezdésének maga a szövege azt mutatja, hogy a Szerződés szabályaitól csakis akkor lehet eltérni, ha ez az ÁGÉSZ működtetésével megbízott vállalkozás sajátos feladatának teljesítéséhez szükséges (2020. szeptember 3-i Vereniging tot Behoud van Natuurmonumenten in Nederland és társai kontra Bizottság ítélet, C-817/18 P, EU:C:2020:637, 96. és 97. pont).
- 81 Márpedig az a körülmény, hogy a taxiszolgáltatási tevékenység a jelen ítélet 66. pontjában kifejtett jellemzőkkel rendelkezik, és így erőteljesen szabályozott, nem teszi lehetővé annak megállapítását, hogy az e tevékenységhez fűződő érdek a jelen ítélet 77. pontjában hivatkozott ítélkezési gyakorlat értelmében vett sajátos jelleget mutat a más gazdasági tevékenységekhez fűződő érdekhez képest, sem pedig annak megállapítását, hogy a taxiszolgáltatókra az ezen értelemben vett, kellően pontos hatósági aktusok útján különleges közszolgáltatási feladatot bízta.
- 82 Negyedsorban, bár a jelen ítélet 66. pontjában kifejtett jellemzőkből kétségtelenül az következik, hogy a taxiszolgáltatásokra vonatkozó szabályozás célja többek között e szolgáltatások minőségének, biztonságának és hozzáférhetőségének biztosítása a felhasználók javára, ezzel szemben úgy tűnik, hogy az alapügyben szóban forgó intézkedések önmagukban nem e célokat követik.
- 83 A fenti megfontolásokra tekintettel a jelen ügyben kizárólag az egyrészt a közlekedés, a forgalom és a közterület megfelelő kezelésének, másrészt pedig a környezetvédelem céljaira lehet hivatkozni, mint közérdeken alapuló kényszerítő indokra az alapügy tárgyát képező intézkedések igazolása érdekében.

– *Az alapügyben szóban forgó intézkedések arányosságáról*

- 84 Azon kérdést illetően, hogy ezek az intézkedések alkalmasak-e arra, hogy koherens és szisztematikus módon biztosítsák a jelen ítélet 83. pontjában hivatkozott célok megvalósítását, és nem haladják-e meg az azok eléréséhez szükséges mértéket, különbséget kell tenni a VTC-szolgáltatások nyújtása tevékenységének gyakorlásához szükséges második engedély követelménye és a taxiszolgáltatásokra vonatkozó engedélyek számának harmincad részére történő korlátozása között.

– A második engedély követelményének arányosságáról

- 85 Ami a barcelonai agglomerációban a VTC-szolgáltatások nyújtásához szükséges különleges engedély követelményét illeti, az állandó ítélkezési gyakorlatból mindenekelőtt az következik, hogyhogy az előzetes hatósági engedélyezési rendszer nem igazolhatja a nemzeti hatóságok olyan diszkrecionális magatartását, amely megfosztja az uniós jog rendelkezéseit, különösen az alapügyben szóban forgó alapvető szabadságokra vonatkozó rendelkezéseket azok tényleges érvényesülésétől (2002. január 22-i Canal Satélite Digital ítélet, C-390/99, EU:C:2002:34, 35. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).
- 86 Következésképpen ahhoz, hogy egy előzetes engedélyezési rendszer igazolt legyen annak ellenére, hogy az ilyen alapvető szabadságoktól való eltérést ír elő, annak objektív, hátrányos megkülönböztetéstől mentes és előzetesen ismert szempontokon kell alapulnia, hogy kellően behatárolja a nemzeti hatóságok mérlegelési jogkörének gyakorlását, hogy azok ne tudják azt önkényesen alkalmazni (2002. január 22-i Canal Satélite Digital ítélet, C-390/99, EU:C:2002:34, 35. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).
- 87 Ezenfelül, nem tekinthető a követett cél eléréséhez szükségesnek egy tagállam által bevezetett olyan intézkedés, amely lényegében azon ellenőrzések ismételt elvégzését írja elő, amelyeket már elvégeztek más eljárások keretében akár ugyanebben a tagállamban, akár egy másik tagállamban (lásd ebben az értelemben: 2002. január 22-i Canal Satélite Digital ítélet, C-390/99, EU:C:2002:34, 36. pont).
- 88 Végül, az előzetes engedélyezési eljárásra csak akkor lenne szükség, ha úgy kellene tekinteni, hogy az utólagos ellenőrzés túl későn zajlik ahhoz, hogy biztosítsa annak tényleges hatékonyságát, és lehetővé tegye számára a kitűzött cél elérését (2002. január 22-i Canal Satélite Digital ítélet, C-390/99, EU:C:2002:34, 39. pont).
- 89 A jelen ügyben, először is, az előzetes engedélyezés követelménye nyilvánvalóan alkalmas lehet a közlekedés, a forgalom és a közterület megfelelő kezelésére, valamint a környezet védelmére irányuló célok elérésére. Ezenfelül, figyelembe véve a szóban forgó szolgáltatás jellegét, amely olyan személygépkocsik használatával jár, amelyek gyakran nem különböztethetők meg az e kategóriába tartozó, ráadásul nagy kiterjedésű városi területen használt más, magáncélra használt gépjárművektől, az utólagos ellenőrzést úgy lehet tekinteni, mint amely túl későn történik ahhoz, hogy biztosítsa annak tényleges hatékonyságát, és lehetővé tegye a kitűzött célok elérését. Ebből következik, hogy az ilyen előzetes engedélyezés követelménye a jelen ítélet 88. pontjában hivatkozott ítélkezési gyakorlat értelmében szükségesnek tekinthető.
- 90 Mindemellett a jelen ítélet 64. és 86. pontjában hivatkozott ítélkezési gyakorlatnak megfelelően az is szükséges, hogy a VTC-szolgáltatásokkal kapcsolatos engedélyek megadására, megtagadására és adott esetben visszavonására alkalmazandó szempontok alkalmasak legyenek e célok koherens és szisztematikus módon történő megvalósításának biztosítására, aminek vizsgálata a kérdést előterjesztő bíróság feladata.
- 91 Másodsorban, mivel a P&L többek között arra hivatkozik a Bíróság előtt, hogy az illetékes közigazgatási hatóság a piaci helyzettől függően fenntartja magának a jogot a VTC-szolgáltatásokra vonatkozó engedély visszavonására, a kérdést előterjesztő bíróság feladata különösen annak vizsgálata, hogy az említett kritériumok tiszteletben tartása mellett az e

hatóságra ruházott mérlegelési jogkör gyakorlása a jelen ítélet 86. pontjában hivatkozott ítélkezési gyakorlat értelmében véve kellően körülhatárolt-e ahhoz, hogy azt ne önkényesen alkalmazzák.

- 92 Harmadsorban, mivel a P&L egyébiránt azt állítja, hogy a barcelonai agglomerációban a VTC-szolgáltatások nyújtására vonatkozó különleges engedély követelménye az e tevékenység gyakorlásához előírt nemzeti engedély megadásához előírt meglévő eljárások és követelmények megkettőzését jelenti, a kérdést előterjesztő bíróságnak a jelen ítélet 87. pontjában hivatkozott ítélkezési gyakorlatnak megfelelően meg kell győződnie arról, hogy az e különleges engedély kiállítása érdekében bevezetett eljárások nem ismétlik meg azon ellenőrzések elvégzését, amelyeket ugyanezen tagállamban ezen eljárás keretében már elvégeztek.
- 93 Egy ilyen különleges engedély követelménye szükségességének vizsgálata során a kérdést előterjesztő bíróságnak elsősorban azt kell értékelnie, hogy a barcelonai agglomeráció sajátosságai igazolják-e ezen, a nemzeti engedély megszerzésére vonatkozó követelményen felüli követelmény előírását a közlekedés, a forgalom és a közterület megfelelő kezelésére, valamint mindezen belül a környezet védelmére irányuló cél elérése érdekében.

– A VTC-szolgáltatásokra vonatkozó engedélyeknek a taxiszolgáltatásra vonatkozó engedélyek harmincad részére történő korlátozása arányosságáról

- 94 Amint arra a főtanácsnok is rámutatott indítványának 80. és 81. pontjában, a Bíróság előtti eljárás során nem merült fel semmiféle olyan körülmény, amely lehetővé tenné annak megállapítását, hogy a VTC-szolgáltatásokra vonatkozó engedélyeknek a taxiszolgáltatási engedélyek harmincad részére történő korlátozását előíró intézkedés alkalmas a közlekedés, a forgalom és a közterület megfelelő kezelésére, valamint a környezet védelmére irányuló célkitűzések megvalósításának biztosítására.
- 95 E tekintetben úgy tűnik, hogy mind az RVTC preambuluma 9. pontjából, mind az RVTC-nek különösen 7. és 9–11. cikkéből következő rendszeréből az tűnik ki, hogy a VTC-szolgáltatások nyújtására vonatkozó engedélyek korlátozása képezi azt a kulcselemet, amellyel e rendelet el kívánja érni e célkitűzéseket.
- 96 Márpedig a Bíróság előtti eljárásban a többek között a Tapoca VTC1, a P&L és a Bizottság által előadott azon érveket, amelyek szerint
- a VTC-szolgáltatások csökkentik a magángépjárművek igénybevételét;
 - nem koherens az AMB közútjain történő várakozási problémákra hivatkozni, miközben az RVTC arra kötelezi a VTC-szolgáltatásokat nyújtó vállalkozásokat, hogy saját parkolóhellyel rendelkezzenek, és ne várakozzanak közutakon;
 - a VTC-szolgáltatások a digitalizáció szintje és a szolgáltatásnyújtás rugalmassága által hozzájárulhatnak a hatékony és inkluzív mobilitás célkitűzésének eléréséhez, például a vakok számára hozzáférhető technológiai platformon keresztül; és
 - az állami szabályozás ösztönzi a VTC-szolgáltatásokhoz alternatív energiát használó járművek igénybevételét;

sem az AMB, sem a spanyol kormány nem cáfolta meg. A Bíróság által a tárgyaláson feltett kérdésre adott válaszában ugyanis e kormány előadta, hogy nincs tudomása arról, hogy létezik-e bármilyen tanulmány a VTC flottájának a barcelonai agglomerációban a közlekedésre, a forgalomra, a közterületre és a környezetre gyakorolt hatásáról, sem pedig arról, hogy létezik-e olyan tanulmány, amely az RVTC által bevezetett szabályozásnak a jelen ítélet 94. pontjában említett célok megvalósítására gyakorolt hatásait vizsgálja.

- 97 Következésképpen, a kérdést előterjesztő bíróság által elvégzendő értékelés fenntartása mellett, azokra az esetleges körülményekre is tekintettel, amelyeket nem hoztak a Bíróság tudomására, a VTC-szolgáltatásokra vonatkozó engedélyeknek a taxiszolgáltatási engedélyek harmincad részére történő korlátozása nem tűnik alkalmasnak a közlekedés, a forgalom és a közterület megfelelő kezelésére irányuló célkitűzések megvalósításának biztosítására.
- 98 Egyébiránt a Bíróság rendelkezésére álló iratok egyike sem támasztja alá, hogy a VTC-szolgáltatásokra vonatkozó engedélyek ilyen korlátozása nem lépi túl az említett célok eléréséhez szükséges mértéket.
- 99 Nem zárható ki ugyanis, hogy a VTC-k flottájának a barcelonai agglomerációban a közlekedésre, a forgalomra és a közterületre gyakorolt esetleges hatás megfelelően korlátozható olyan kevésbé korlátozó intézkedések által, mint a VTC-szolgáltatások szervezésére irányuló intézkedések, e szolgáltatások korlátozása bizonyos időszakokban vagy bizonyos területeken a forgalom korlátozása.
- 100 Hasonlóképpen, az sem zárható ki, hogy a barcelonai agglomerációban a környezet védelmére irányuló cél a letelepedés szabadságát kevésbé korlátozó olyan intézkedésekkel is elérhető, mint például az ezen agglomerációban közlekedő járművekre alkalmazandó kibocsátási határértékek.
- 101 Mindazonáltal e tekintetben is a kérdést előterjesztő bíróság feladata annak vizsgálata, hogy előtte bizonyítást nyert-e, hogy kevésbé korlátozó intézkedések nem teszik lehetővé a kitűzött célok elérését.
- 102 A fenti megfontolások összességére tekintettel az előterjesztett kérdésekre azt a választ kell adni, hogy az EUMSZ 49. cikkel
- nem ellentétes egy agglomerációban alkalmazandó olyan szabályozás, amely azt írja elő, hogy a VTC-szolgáltatások nyújtása tevékenységének ezen agglomerációban való gyakorlásához a városi és helyközi VTC-szolgáltatás nyújtásához szükséges nemzeti engedélyen felül egy különleges engedély is szükséges, amennyiben e különleges engedély olyan objektív, hátrányos megkülönböztetéstől mentes és előzetesen ismert szempontokon alapul, amelyek kizárnak minden önkényes alkalmazást, és amelyek nem azon ellenőrzéseket ismétlik meg, amelyeket már elvégeztek a nemzeti engedélyezési eljárás keretében, hanem amelyek ezen agglomeráció sajátos szükségleteinek felelnek meg;
 - ellentétes egy agglomerációban alkalmazandó olyan szabályozás, amely a VTC-szolgáltatásokra vonatkozó engedélyek számát az említett agglomerációban a taxiszolgáltatásokra kiadott engedélyek harmincad részére korlátozza, amennyiben nem bizonyított, hogy ez az intézkedés alkalmas az elérni kívánt cél koherens és szisztematikus módon történő megvalósításának biztosítására, ezen agglomeráció közlekedésének, forgalmának és közterületeinek megfelelő kezelésére, valamint ezen agglomeráció környezetének védelmére, és az sem bizonyított, hogy ezen intézkedés nem lép túl az e célkitűzések eléréséhez szükséges mértéken.

A költségekről

- 103 Mivel ez az eljárás az alapeljárásban részt vevő felek számára a kérdést előterjesztő bíróság előtt folyamatban lévő eljárás egy szakaszát képezi, ez a bíróság dönt a költségekről. Az észrevételeknek a Bíróság elé terjesztésével kapcsolatban felmerült költségek, az említett felek költségeinek kivételével, nem téríthetők meg.

A fenti indokok alapján a Bíróság (első tanács) a következőképpen határozott:

- 1) Az EUMSZ 107. cikk (1) bekezdésével nem ellentétes egy agglomerációra alkalmazandó olyan szabályozás, amely egyrészt azt írja elő, hogy a személygépkocsik vezetővel történő bérbeadására irányuló szolgáltatások nyújtása tevékenységének ezen agglomerációban való gyakorlásához a személygépkocsik vezetővel történő bérbeadására irányuló szolgáltatások városi és helyközi nyújtásához szükséges nemzeti engedélyen felül egy különleges engedély is szükséges, másrészt pedig azt, hogy az ilyen szolgáltatásokra vonatkozó engedélyek száma az említett agglomerációra kiadott taxiszigetelési engedélyek harmincad részére korlátozódik, amennyiben ezen intézkedések nem vezetnek állami forrásoknak az e rendelkezés értelmében vett felhasználásához.
- 2) Az EUMSZ 49. cikkel nem ellentétes egy agglomerációban alkalmazandó olyan szabályozás, amely azt írja elő, hogy a személygépkocsik vezetővel történő bérbeadására irányuló szolgáltatások nyújtása tevékenységének ezen agglomerációban való gyakorlásához a személygépkocsik vezetővel történő bérbeadására irányuló szolgáltatások városi és helyközi nyújtásához szükséges nemzeti engedélyen felül egy különleges engedély is szükséges, amennyiben e különleges engedély olyan objektív, hátrányos megkülönböztetéstől mentes és előzetesen ismert szempontokon alapul, amelyek kizárják minden önkényes alkalmazást, és amelyek nem azon ellenőrzéseket ismétlik meg, amelyeket már elvégeztek a nemzeti engedélyezési eljárás keretében, hanem amelyek ezen agglomeráció sajátos szükségleteinek felelnek meg.
- 3) Az EUMSZ 49. cikkel ellentétes egy agglomerációban alkalmazandó olyan szabályozás, amely a személygépkocsik vezetővel történő bérbeadására irányuló szolgáltatásokra vonatkozó engedélyek számát az említett agglomerációban a taxiszigetelési engedélyek harmincad részére korlátozza, amennyiben nem bizonyított, hogy ez az intézkedés alkalmas az elérni kívánt cél koherens és szisztematikus módon történő megvalósításának biztosítására, ezen agglomeráció közlekedésének, forgalmának és közterületeinek megfelelő kezelésére, valamint ezen agglomeráció környezetének védelmére, és az sem bizonyított, hogy ezen intézkedés nem lép túl az e célkitűzések eléréséhez szükséges mértéken.

Aláírások