

DODICESIMA. Se la legge 20/2021, prevedendo un'indennità soggetta al limite massimo di 20 giorni di retribuzione per ogni anno di servizio e di 12 mensilità, violi la normativa comunitaria, alla luce delle sentenze della CGUE del 2 agosto 1993, Marshall, C-271/91 ⁽¹³⁾, e del 17 dicembre 2015, Arjona [Camacho], C-407/14 ⁽¹⁴⁾, secondo le quali il diritto dell'Unione europea osta a che il risarcimento del danno subito da una persona a causa di licenziamento sia limitato ad un tetto massimo stabilito a priori.

⁽¹⁾ Direttiva 1999/70/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, relativa all'accordo quadro CES, UNICE e CEEP sul lavoro a tempo determinato (GU 1999, L 175, pag. 43).

⁽²⁾ Sentenza del 17 aprile 2018, Egenberger (C-414/16, EU:C:2018:257).

⁽³⁾ Sentenza del 15 aprile 2008, Impact (C-268/06, EU:C:2008:223).

⁽⁴⁾ Sentenza del 25 ottobre 2018, Sciotto (C-331/17, EU:C:2018:859).

⁽⁵⁾ Sentenza del 13 gennaio 2022, MIUR e Ufficio Scolastico Regionale per la Campania (C-282/19, EU:C:2022:3).

⁽⁶⁾ Sentenza del 13 marzo 2014, Nierodzik (C-38/13, EU:C:2014:152).

⁽⁷⁾ Sentenza del 14 settembre 2016, De Diego Porras (C-596/14, EU:C:2016:683).

⁽⁸⁾ Ordinanza del 2 giugno 2021, SUSH e CGT Sanidad de Madrid (C-103/19, no publicado, EU:C:2021:460).

⁽⁹⁾ Ordinanza del 9 febbraio 2017, Rodrigo Sanz (C-443/16, EU:C:2017:109).

⁽¹⁰⁾ Sentenza del 14 settembre 2016, Pérez López (C-16/15, EU:C:2016:679).

⁽¹¹⁾ Sentenza del 21 novembre 2018, de Diego Porras (C-619/17, EU:C:2018:936).

⁽¹²⁾ Sentenza del 7 marzo 2018, Santoro (C-494/16, EU:C:2018:166).

⁽¹³⁾ Sentenza del 2 agosto 1993, Marshall (C-271/91, EU:C:1993:335).

⁽¹⁴⁾ Sentenza del 7 dicembre 2015, Arjona Camacho (C-407/14, EU:C:2015:831).

**Domanda di pronuncia pregiudiziale proposta dal Tribunal Supremo (Spagna) il 15 luglio 2022 —
Maxi Mobility Spain SLU / Comunidad de Madrid, Asociación Nacional del Taxi, Asociación Taxi
Project 2.0**

(Causa C-475/22)

(2022/C 472/32)

Lingua processuale: lo spagnolo

Giudice del rinvio

Tribunal Supremo

Parti

Ricorrente: Maxi Mobility Spain SLU

Resistenti: Comunidad de Madrid, Asociación Nacional del Taxi, Asociación Taxi Project 2.0

Questioni pregiudiziali

Secondo la normativa nazionale spagnola, il mantenimento di un servizio taxi costituisce una forma di trasporto urbano pubblico offerto attraverso un veicolo con conducente per la quale è dunque prevista una disciplina amministrativa rigorosa volta a garantire obiettivi di qualità, tutela degli utenti, politica dei trasporti e politica ambientale, compreso il controllo delle tariffe. Alla luce di tale normativa nazionale, si sottopongono le seguenti questioni:

- 1) Se sia compatibile con la libertà di stabilimento l'imposizione di limitazioni ad altri servizi di trasporto urbano attraverso veicoli con conducente, come gli NCC, secondo il principio di proporzionalità, al fine di garantire la compatibilità e la complementarità di questi altri modelli della medesima attività con quello dei taxi.
- 2) In caso di risposta affermativa alla questione che precede, se sia compatibile con la libertà di stabilimento prevedere, per i servizi di trasporto urbano mediante veicoli con conducente diversi dai taxi, come gli NCC, una misura restrittiva specifica intesa a stabilire un rapporto massimo tra autorizzazioni e licenze per taxi, come quello di 1 a 30 previsto dalla normativa spagnola, che, nella sua applicazione concreta da parte dell'amministrazione competente, è soggetta al principio di proporzionalità.
- 3) Se sia compatibile con il divieto di aiuti di Stato di cui all'articolo 107 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea la misura restrittiva per gli NCC volta a stabilire un rapporto di licenze di 1 a 30 di cui alla questione precedente.