



## Teismo praktikos rinkinys

### TEISINGUMO TEISMO (pirmoji kolegija) SPRENDIMAS

2023 m. birželio 8 d. \*

„Prašymas priimti prejudicinį sprendimą – SESV 49 straipsnis – SESV 107 straipsnio 1 dalis – Asmeninių automobilių su vairuotoju nuomos paslauga – Leidimo sistema, kai, be leidimo teikti miesto ir tarpmiestines transporto paslaugas visoje šalies teritorijoje, dar reikia gauti antrą veiklos licenciją, kad metropolinėje zonoje būtų galima teikti miesto transporto paslaugas – Asmeninių automobilių su vairuotoju nuomos paslaugų licencijų skaičiaus apribojimas iki vienos trisdešimtosios taksi paslaugų licencijų skaičiaus“

Byloje C-50/21

dėl *Tribunal Superior de Justicia de Cataluña* (Katalonijos aukštesnysis teisingumo teismas, Ispanija) 2021 m. sausio 19 d. nutartimi, kurią Teisingumo Teismas gavo 2021 m. sausio 29 d., pagal SESV 267 straipsnį pateikto prašymo priimti prejudicinį sprendimą byloje

**Prestige and Limousine, SL**

prieš

**Área Metropolitana de Barcelona,**

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

**Asociación Profesional Élite Taxi,**

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

**Tapoca VTC1 SL,**

**Agrupació Taxis Companys**

TEISINGUMO TEISMAS (pirmoji kolegija),

kuri sudaro pirmosios kolegijos pirmininko pareigas einantis Teisingumo Teismo pirmininkas K. Lenaerts (pranešėjas), pirmosios kolegijos teisėjo pareigas einantis Teisingumo Teismo pirmininko pavaduotojas L. Bay Larsen, teisėjai P. G. Xuereb, A. Kumin ir I. Ziemele,

generalinis advokatas M. Szpunar,

posėdžio sekretorė L. Carrasco Marco, administratorė

\* Proceso kalba: ispanų.

atsižvelgęs į rašytinę proceso dalį ir įvykus 2022 m. spalio 5 d. posėdžiui,

išnagrinėjęs pastabas, pateiktas:

- *Prestige and Limousine, SL*, atstovaujamos *abogados* F. de B. Carvajal Borrero ir P. S. Soto Baselga,
  - Área Metropolitana de Barcelona, atstovaujamos *abogada* M. Borrás Ribó,
  - *Asociación Nacional del Taxi (Antaxi)*, atstovaujamos *abogados* J. M. Baño Fos, J. M. Baño León, E. Llopis Reyna ir A. Pascual Morcillo,
  - *Asociación Profesional Élite Taxi*, atstovaujamos *procurador* J. Fontquerni Bas ir *abogado* M. Vilar Cuesta,
  - *Tapoca VTC1 SL*, atstovaujamos *abogados* J. A. Díez Herrera ir J. L. Ortega Gaspar,
  - *Agrupació Taxis Companys*, atstovaujamos *abogado* A. Canals Compan,
  - Ispanijos vyriausybės, atstovaujamos L. Aguilera Ruiz ir S. Jiménez García,
  - Čekijos vyriausybės, atstovaujamos T. Machovičová, M. Smolek ir J. Vlácil,
  - Europos Komisijos, atstovaujamos L. Armati, É. Gippini Fournier, P. Němečková ir J. Rius Riu,
- susipažinęs su 2022 m. gruodžio 15 d. posėdyje pateikta generalinio advokato išvada,
- priima šį

### Sprendimą

- 1 Prašymas priimti prejudicinį sprendimą pateiktas dėl SESV 49 straipsnio ir 107 straipsnio 1 dalies išaiškinimo.
- 2 Šis prašymas pateiktas nagrinėjant *Prestige and Limousine, SL* (toliau – P&L), kuri siūlo asmeninių automobilių su vairuotoju (anglų k. *private hire vehicles* (PHV)) nuomos paslaugas (toliau – PHV paslaugos), ir, be kita ko, *Área Metropolitana de Barcelona* (Barselonos metropolinė zona, Ispanija) (toliau – AMB) ginčą dėl AMB teisinio reglamentavimo, pagal kurį reikalaujama gauti licenciją siekiant teikti PHV paslaugas Barselonos aglomeracijoje, o PHV paslaugų licencijų skaičius ribojamas iki vienos trisdešimtųjų šiai aglomeracijai išduotų taksi paslaugų licencijų skaičiaus, galiojimo.

## Ispanijos teisės aktai

### LOTT

- 3 1987 m. liepos 30 d. *Ley 16/1987 de Ordenación de los Transportes Terrestres* (Įstatymas Nr. 16/1987 dėl antžeminio transporto organizavimo (BOE Nr. 182, 1987 m. liepos 31 d., p. 23451), iš dalies pakeisto 2018 m. balandžio 20 d. *Real Decreto-Ley 3/2018* (Karaliaus dekretas įstatymas Nr. 3/2018 (BOE Nr. 97, 2018 m. balandžio 21 d., p. 41051) (toliau – LOTT), 43 straipsnio 1 dalies g punkte nustatyta:

„Leidimas verstis viešojo transporto veikla išduodamas tik tuo atveju, jei jo prašanti įmonė įrodo, kad pagal teisės aktų nuostatas ji laikosi šių sąlygų:

<...>

g) prireikus atitinka kitas specialias teisės aktuose numatytas sąlygas, būtinas tinkamai teikti paslaugas, atsižvelgiant į proporcingumo ir nediskriminavimo principus, taikomus atitinkamai transporto klasei.“

- 4 LOTT 48 straipsnio 1–3 dalyse nustatyta:

„1. Leidimų teikti viešojo transporto paslaugas išdavimas yra privalomojo pobūdžio, todėl jų neišduoti galima tik tada, kai neįvykdomi tam nustatyti reikalavimai.

2. Vis dėlto, laikantis Bendrijos teisės aktų ir kitų nuostatų, kurios prireikus yra taikytinos, kai viešojo keleivinio transporto paslaugų, teikiamų asmeniniais automobiliais, pasiūlai taikomi kiekybiniai apribojimai regiono ar vietos lygiu, tiek naujų leidimų, kuriais leidžiama šios rūšies transporto priemonėmis teikti tarpmiestinio transporto paslaugas, tiek leidimų, suteikiančių galimybę išnuomoti automobilius su vairuotoju, išdavimui gali būti nustatyti teisės aktuose numatyti apribojimai.

3. Nepažeidžiant ankstesnio punkto nuostatų, siekiant išlaikyti tinkamą abiejų transporto rūšių pasiūlos pusiausvyrą, nauji leidimai teikti automobilių su vairuotoju nuomos paslaugas neišduodami, kai jau esamų tokio tipo leidimų skaičiaus autonominiame regione, kuriame siekiama gauti naują leidimą, ir keleivinio transporto paslaugų teikimo asmeniniais automobiliais leidimų, išduotų toje pačioje teritorijoje, skaičiaus proporcija yra didesnė nei vienas pirmosios rūšies leidimas trisdešimčiai antrosios rūšies leidimų.

Vis dėlto autonominių regionų vietos valdžia, kuri pagal valstybės įgaliojimą turi kompetenciją išduoti leidimus nuomoti automobilius su vairuotoju, gali pakeisti ankstesnėje pastraipoje nurodytą proporcingumo taisyklę su sąlyga, kad jų taikoma taisyklė yra mažiau ribojanti“.

- 5 LOTT 91 straipsnyje numatyta:

„1. Leidimai teikti viešojo transporto paslaugas suteikia galimybę teikti paslaugas visoje šalies teritorijoje be jokių apribojimų, susijusių su kelionės pradžios ar pabaigos vieta.

Tai netaikoma leidimams, kuriais siekiama užtikrinti tarpmiestinį keleivių transportą lengvaisiais automobiliais, ir leidimams, kuriais leidžiama išnuomoti automobilius su vairuotoju ir pagal

kuriuos privaloma paisyti įstatymuose numatytų sąlygų dėl kelionės pradžios ar pabaigos taško ar maršruto.

2. Nepaisant to, kad pagal pirmesnį punktą leidimai, susiję su automobilių su vairuotoju nuoma, leidžia teikti paslaugas visoje šalies teritorijoje, šiai veiklai vykdyti naudojamos transporto priemonės paprastai turi būti naudojamos paslaugoms, skirtoms autonominės srities, kurioje išduotas leidimas, teritorijos poreikiams patenkinti.

<...>“

### **ROTT**

- 6 1990 m. rugsėjo 28 d. *Real Decreto 1211/1990 por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres* (Karaliaus dekretas Nr. 1211/1990 dėl Antžeminio transporto įstatymo įgyvendinimo) (BOE Nr. 241, 1990 m. spalio 8 d., p. 29406), iš dalies pakeisto 2015 m. lapkričio 20 d. *Real Decreto-Ley 1057/2015* (Karaliaus dekretas įstatymas Nr. 1057/2015) (BOE Nr. 279, 2015 m. lapkričio 21 d., p. 109832) ir Karaliaus dekretu įstatymu Nr. 3/2018 (toliau – ROTT), 181 straipsnio 1 dalyje nustatyta:

„Leidimai verstis automobilių su vairuotoju nuomos veikla išduodami, jei pareiškėjas atitinka visas LOTT 43 straipsnio 1 dalyje numatytas sąlygas, kaip nurodyta kitoje dalyje.“

- 7 ROTT 182 straipsnio 1–3 dalyse numatyta:

„1. Automobiliai, dėl kurių išduoti leidimai vykdyti jų nuomos su vairuotoju veiklą, kai juos naudoja asmenys, nesusiję su leidimą turinčia įmone, gali dalyvauti eisme tik jei įrodoma, kad jie teikia iš anksto užsakytą paslaugą.

Šiuo tikslu automobilio su vairuotoju nuomos sutartis turi būti sudaryta prieš pradėdant teikti užsakytą paslaugą, o šią sutartį patvirtinantys dokumentai turi būti laikomi transporto priemonėje, kaip nustato Teritorijos vystymo ministras.

Automobiliai, dėl kurių išduoti jų nuomos su vairuotoju leidimai, jokia būdu negali važiuoti viešaisiais keliais ieškodami klientų ar bandyti stovėti ir taip pritraukti klientus, kurie dar neužsakė paslaugos.

2. Automobilių nuomos su vairuotoju leidimai leidžia teikti tiek miesto, tiek tarpmiestines paslaugas visoje šalies teritorijoje su sąlyga, kad automobilis iš anksto buvo išnuomotas pagal pirmesnio punkto nuostatas.

3. Pagal LOTT [17 straipsnio 1 dalies ir 18 straipsnio] nuostatas automobilių su vairuotoju nuomos paslaugų įkainiai nėra reglamentuojami, tačiau atitinkamos įmonės turi pateikti visuomenei informaciją apie taikomas kainas.“

### **VTC įsakymas**

- 8 2008 m. sausio 9 d. *Orden FOM/36/2008 por la que se desarrolla la sección segunda del capítulo IV del título V, en materia de arrendamiento de vehículos con conductor, del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28 de*

*septiembre* (Įsakymas FOM/36/2008, kuriuo įgyvendinamas Įstatymo dėl antžeminio transporto organizavimo reglamento, priimto 1990 m. rugsėjo 28 d. Karaliaus dekretu 1211/1990, V antraštinės dalies IV skyriaus antrasis skirsnis dėl automobilių su vairuotoju nuomos (BOE, Nr. 19, 2008 m. sausio 22 d., p. 4283), iš dalies pakeisto 2015 m. gruodžio 18 d. *Orden FOM/2799/2015* (Įsakymas Nr. FOM/2799/2015) (BOE Nr. 307, 2015 m. gruodžio 24 d., p. 121901)) (toliau – VTC įsakymas), 1 straipsnyje „Pareiga gauti leidimą“, be kita ko, nustatyta:

„Norint vykdyti automobilių su vairuotoju nuomos veiklą, dėl kiekvienos transporto priemonės, kuria ketinama vykdyti šią veiklą, pagal [ROTT] 180 straipsnį būtina gauti leidimą, leidžiantį teikti šią paslaugą.

- 9 VTC įsakymo 4 straipsnis „Leidimų objektas“ suformuluotas taip:

„Leidimai verstis automobilių su vairuotoju nuomos veikla leidžia teikti tiek miesto, tiek tarpmiestines paslaugas visoje šalies teritorijoje su sąlyga, kad automobilis iš anksto buvo išnuomotas pagal šio įsakymo nuostatas.“

- 10 Šio įsakymo 5 straipsnyje „Leidimų išdavimo sąlygos“ numatyta:

„Leidimai verstis automobilių su vairuotoju nuomos veikla išduodami, jei prašymą teikianti įmonė pagal šio įsakymo nuostatas įrodo, kad ji atitinka ROTT 181 straipsnio 1 ir 2 dalyse nustatytas sąlygas.“

- 11 Šio įsakymo 14 straipsnyje „Leidimų išdavimas“ nustatyta:

„Jei tenkinamos visos 5 straipsnyje nustatytos sąlygos, kompetentinga institucija gali atsisakyti išduoti prašomus leidimus tik ROTT 181 straipsnio 3 dalyje nurodytomis aplinkybėmis.“

## **RVTC**

- 12 2018 m. birželio 26 d. *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* (Barselonos metropolinės zonos metropolinės tarybos priimtas visoje Barselonos metropolinėje zonoje nereguliaraus keleivių miesto transporto veiklos organizavimo reglamentas, kai automobilių su vairuotoju nuomos paslaugos teikiamos iki devynių vietų turinčiais automobiliais (*Boletín Oficial de la Provincia de Barcelona*, 2018 m. liepos 9 d., ir DOGC Nr. 7897, 2019 m. birželio 14 d.) (toliau – RVTC)) įsigaliojo 2018 m. liepos 25 d.

- 13 RVTC preambulės 4, 5 ir 9 punktuose nustatyta:

„4. [2003 m. liepos 4 d.] <...> *Ley 19/2003 [del Taxi de la Comunidad Autónoma de Cataluña* (Katalonijos autonominės srities įstatymas Nr. 19/2003 dėl taksi (BOE, Nr. 189, 2003 m. rugpjūčio 8 d., p. 30708)] (LT) reglamentuojamas keleivių vežimas už atlygį kito asmens naudai transporto priemonėmis, kuriose yra ne daugiau kaip devynios vietos, įskaitant vairuotojo vietą, pagal tvarką, kuri vadinasi „taksi paslaugos“. Šio reglamentavimo turinys šiame sektoriuje pasireiškia administraciniu įsikišimu, grindžiamu poreikiu užtikrinti viešąjį interesą siekiant optimalaus paslaugų teikimo kokybės lygio, ribojant leidimų skaičių ir nustatant privalomus įkainius, kad būtų užtikrintas universalumas, prieinamumas, tęstinumas ir vartotojų teisių paisymas <...>

5. Taigi, tai yra veikla, apibrėžiama <...> kaip privačių asmenų vykdoma bendrojo intereso veikla, o toks apibrėžimas reiškia, kad jai turi būti taikomos būtinos kontrolės, tvarkos palaikymo ir intervencijos priemonės, nustatytos sektoriaus teisės aktuose.

<...>

<...>

9. Viešosios judumo ir transporto politikos tikslas – aplinkos ir ekonomikos požiūriais tvarus vystymasis, todėl kelių eismui miestuose taikomi apribojimai ypač tada, kai tarša yra didelė. Miesto kelių statyba, nuolatinė naujų erdvių, skirtų kitiems nei kelių eismas viešiesiems tikslams, paieška, judėjimo pėsčiomis ar dviračiu alternatyvos arba pirmenybė, teikiama kolektyvinio viešojo transporto koridoriams, yra priemonės, nesuderinamos, viena vertus, su miesto transportui skirtų kelių transporto priemonių, nuomojamų su vairuotoju, skaičiaus ir, kita vertus, su nuomos vienu vartotoju, užimančiam visą automobilį, skaičiaus didėjimo skatinimu.

Viešoji politika taksi sektoriuje grindžiama naujų licencijų išdavimo greta tų licencijų, kurios išduotos po 1987 m., sustabdymu. Be to, pirmenybė teikiama veiksams, kuriais ribojamos transporto priemonių eismo dienos ir valandos, ir skatinamas švarių technologijų, pavyzdžiui, elektrinių ar hibridinių variklių, naudojimas.“

- 14 RVTC 7 straipsnio „Išankstinio leidimo reikalavimas“ 1, 2 ir 4–6 dalyse nustatyta:

„1. Keleivių vežimo transporto priemonėmis, kuriose yra ne daugiau kaip devynios vietos, įskaitant vairuotojo vietą, paslaugos teikimas bendrai valdomoje miesto transporto teritorijoje, kurią sudaro [AMB] teritorija, yra miesto transportas, todėl norint ją teikti reikia gauti išankstinį leidimą vykdyti šią veiklą dėl kiekvienos transporto priemonės, kurią šiuo tikslu naudoja jo turėtojas.

2. Tokio leidimo prašoma ir, jei taip nusprendžiama, jis išduodamas fiziniam ar juridiniam asmeniui, kuris visada neabejotinai yra jo turėtojas. Leidimas vykdyti veiklą yra vardinis ir susietas su konkrečia transporto priemone. Jame turi būti nurodyta transporto priemonės registracijos numeris, važiuoklės numeris ir kiti duomenys, kurie laikomi būtiniais jai identifikuoti. Leidimas negalioja visoms jo turėtojų priklausančioms ar eksploatuojamoms transporto priemonėms.

<...>

4. Šio reglamento teritorinėje taikymo srityje, nepažeidžiant [LOTT] nuostatų dėl leidimo išdavimo ir kitų jame nurodytų nuostatų, tik AMB išduoti leidimai leidžia teikti paslaugą, kai nurodoma pradžios ir pabaigos vieta.

5. [AMB] išduotas leidimas yra papildomas leidimas greta kitų administravimo institucijų, remiantis jų turimais įgaliojimais, išduotų leidimų.

6. PHV paslaugai, kuri pagal [šio] reglamento 7 straipsnį nėra laikoma miesto paslauga, netaikomas [šis] reglamentas ir jame numatyta leidimų sistema.“

15 Šio reglamento 9 straipsnis „Leidimų reglamentavimas“ suformuluotas taip:

„Leidimų išdavimui taikomas toks reglamentavimas:

1. Leidimas išduodamas, jei prašymą jį išduoti pateikęs asmuo laikosi [1987 m.] gegužės 28 d. Ley 12/1987 [de regulación del transporte de viajeros por carretera mediante vehículos de motor de la Comunidad Autónoma de Cataluña (Katalonijos autonominės srities įstatymas 12/1987 dėl keleivių vežimo keliais motorinėmis transporto priemonėmis reglamentavimo)] [BOE, Nr. 151, 1987 m. birželio 25 d., p. 19159], [1990 m.] gruodžio 21 d. 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 (Katalonijos generaliteto vykdomosios tarybos dekretas Nr. 319/1990, kuriuo patvirtinamas keleivių vežimo keliais motorinėmis transporto priemonėmis reglamentavimas)] [DOGC Nr. 1387, 1990 m. gruodžio 31 d.], ir šiame reglamente numatytų sąlygų.

<...>

3. Leidimas išduodamas tik vienai transporto priemonei, ir juo gali naudotis jo turėtojas arba pagal darbo sutartį dirbantys jo darbuotojai.

<...>

16 Šio reglamento 10 straipsnyje „Leidimų skaičiaus nustatymas“ išdėstyta:

„1. AMB yra įpareigota bet kuriuo metu nustatyti didžiausią leidimų teikti nereguliaraus keleivių vežimo mieste paslaugas naudojant nuomojamus automobilius su vairuotoju skaičių. Jis nustatomas siekiant užtikrinti optimaliomis sąlygomis teikiamos paslaugos pakankamumą miesto gyventojams, nedarant poveikio veiklos vykdytojų ekonominio pelningumo garantijai.

2. Norint išduoti naujus nuolatinius ar laikinus leidimus arba sumažinti jų skaičių, reikia priimti sprendimą, kuriuo būtų nustatytas jų poreikis ir tinkamumas, visų pirma atsižvelgiant į šiuos veiksniai:

a) esamos pasiūlos lygį;

b) esamos paklausos lygį;

c) komercinę, pramonės, turizmo ar kitą veiklą, vykdomą teritorinėje taikymo srityje, dėl kurios gali kilti specialus nereguliaraus miesto transporto paslaugos, teikiamos nuomojamais automobiliais su vairuotoju, poreikis.

d) naujų leidimų išdavimo suderinamumą su aplinkos tvarumo tikslais, kiek tai susiję miesto eismu.“

17 Šio reglamento 11 straipsnyje „Leidimų išdavimo tvarka“ numatyta:

„1. Leidimai išduodami laikantis Įstatyme Nr. 12/1987 [dėl keleivių vežimo keliais motorinėmis transporto priemonėmis reglamentavimo], Dekrete 319/1990 [kuriuo patvirtinamas keleivių vežimo keliais motorinėmis transporto priemonėmis reglamentavimas] ar šiame reglamente

nustatytų principų ir taisyklių ir laikantis pagal šį reglamentą nustatytų administracinių procedūrų.

2. AMB išduoda leidimus fiziniams ar juridiniams asmenims, kurie tenkina jų gavimo sąlygas. Šiuo tikslu AMB nustato pranešimų apie naujų leidimų išdavimo procedūrų pradėjimą pagrindus, kuriuose nustatoma išdavimo procedūra, kuri visais atvejais turi užtikrinti viešumo, lygių galimybių, laisvos konkurencijos ir nediskriminavimo principų laikymąsi. Leidimai skiriami burtų keliu iš reikalavimus atitinkančių paraiškų.

3. Leidimą norintys gauti asmenys turi pateikti paraišką, kurioje įrodo, kad atitinka nustatytus reikalavimus; šie asmenys yra įtraukiami į kandidatų sąrašą laikantis atitinkamuose pranešimuose nustatytų terminų ir formos reikalavimų.

4. Pagal leidimų išdavimo tvarką suinteresuotieji asmenys turi turėti galimybę būti išklausyti, o sektoriuje veikiantys subjektai gali remtis tuo, ką jie mano esant tinkama savo interesams apginti.

5. Šios nuostatos taip pat taikomos leidimams teikti sezoninio pobūdžio miesto paslaugas arba leidimams konkrečioms renginiams.“

18 RVTC yra „[p]ereinamojo laikotarpio nuostata“, kuri suformuluota taip:

„Šio teksto įsigaliojimo momentu galiojantys transporto leidimai, kuriems taikomas [šis] reglamentas, išduoti [ankstesnės] *Entidad Municipal Metropolitana de Barcelona (Corporación Metropolitana de Barcelona)* (Metropolinė Barselonos savivaldos įstaiga (Barselonos metropolinė korporacija) ir *Entidad Metropolitana del Transporte* (Metropolinė transporto įstaiga), taip pat *Generalitat de Catalunya* [Katalonijos generalitetas] pagal 1998 m. liepos 30 d. *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* (Ministro įsakymas dėl Įstatymo dėl antžeminio transporto organizavimo reglamento, priimto 1990 m. rugsėjo 28 d. Karaliaus dekretu 1211/1990, įgyvendinimo) (BOE Nr. 192, 1998 m. rugpjūčio 12 d., p. 27466), kuriuo buvo nustatytas pirmasis apribojimas dėl vienos trisdešimtosios santykio su taksi licencijų skaičiumi, išduoti leidimai galioja toliau ir jiems taikomi šie teisės aktai.“

19 RVTC esančiose dviejose „Papildomose nuostatose“ numatyta:

„Pirma. Bendras leidimų skaičius apima tik tuos leidimus, kurie buvo suteikti pagal pirmiau nurodytą pereinamojo laikotarpio nuostatą. *Instituto Metropolitano del Taxi* (Metropolinis taksi institutas) turi pasiūlyti priimti sprendimą, kuriame nustatomas didžiausias leidimų skaičius, neskaitant pereinamojo laikotarpio nuostatoje numatytų leidimų. Tam tikru metu galiojančių leidimų skaičius jokių būdu negali viršyti vienos [PHV] licencijos trisdešimčiai taksi licencijų santykio. [Šio] reglamento 5 straipsnio 2 dalyje Metropoliniam taksi institutui suteikti įgaliojimai apima pranešimo apie procedūros pradėjimą paskelbimą ir sprendimo dėl naujų leidimų, neskaitant leidimų, kuriems taikoma pereinamojo laikotarpio nuostata, išdavimo priėmimą <...>.

Antra. [Šio] reglamento 5 straipsnio 2 dalyje Metropoliniam taksi institutui suteikti įgaliojimai apima pranešimo apie procedūros pradėjimą paskelbimą ir sprendimo dėl naujų sezoninių leidimų ir leidimų atskiriems renginiams išdavimo priėmimą. Šie pranešimai turi atitikti šias taisykles:

- a. pranešimuose nustatomas leidimų, kurie išduodami pateikus pakankamus motyvus ir laikantis šiame reglamente nustatytų kriterijų, skaičius. Vienam prašymą pateikusiam fiziniam ar juridiniam asmeniui išduodamų leidimų skaičius gali būti apribotas;
- b. pranešimuose nustatomas leidimų galiojimo laikas ir nurodomi laikotarpiai ar renginiai, kuriems jie galioja;
- c. metinis leidimų galiojimo laikas gali būti pratęstas arba sutrumpintas dėl priežasčių, susijusių su naujais poreikiais ar aplinkybėmis, o galimas leidimų galiojimo sutrumpinimas nesuteikia teisės į kompensaciją.“

### **Pagrindinė byla ir prejudiciniai klausimai**

- 20 *Tribunal Superior de Justicia de Cataluña* (Katalonijos aukštesnysis teisingumo teismas, Ispanija), kuris yra prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas, pažymi, kad 2009 m. PHV paslaugų licencijų skaičiaus apribojimas iki vienos trisdešimtosios taksi licencijų skaičiaus, kuris iki tol buvo numatytas Ispanijos teisės aktuose, buvo panaikintas. Dėl šio panaikinimo iki 2015 m. labai išaugo šių paslaugų teikėjų skaičius Barselonos metropolinėje zonoje, o ši reiškinį AMB ketino suvaldyti priimdama RVTC.
- 21 RVTC siekiama reglamentuoti PHV paslaugą visoje Barselonos aglomeracijoje, kuri yra žmonių vežimo taksi ar asmeniniu automobiliu su vairuotoju miesto zona. Šiame reglamente, be kita ko, iš įmonių, jau turinčių leidimą teikti miesto ir tarpmiestines PHV paslaugas Ispanijoje, reikalaujama gauti papildomą AMB išduodamą licenciją. Be to, jame pasinaudota LOTT 48 straipsnio 3 dalyje numatyta galimybe apriboti licencijų, kuriomis leidžiama teikti PHV paslaugas, skaičių iki vienos trisdešimtosios licencijų, išduotų taksi paslaugoms teikti, skaičiaus.
- 22 P&L turi leidimus teikti PHV paslaugą ir ginčija RVTC prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusiam teisme. P&L ir keturiolika kitų įmonių, kurios RVTC priėmimo dieną jau teikė PHV paslaugas šioje zonoje, įskaitant su tarptautinėmis interneto platformomis susietas įmones, mano, kad, atsižvelgiant į RVTC joms nustatytus apribojimus, vienintelis jo priėmimo tikslas yra kliudyti jų veiklai, konkrečiai siekiant apsaugoti taksi sektoriaus interesus. Taigi, P&L ir šios kitos įmonės prašo prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusio teismo pripažinti RVTC negaliojančiu.
- 23 *Asociación Nacional del Taxi (Antaxi)* (toliau – ANT), *Asociación Profesional Elite Taxi*, *Sindicat del Taxi de Catalunya (STAC)*, *Tapoca VTC1 SL* ir *Agrupació Taxis Companys* įstojo į bylą palaikyti AMB reikalavimų.
- 24 *Tribunal Superior de Justicia de Cataluña* (Katalonijos aukštesnysis teisingumo teismas) pažymi, kad taksi ir asmeniniai automobiliai su vairuotoju (toliau – PHV) konkuruoja tarpusavyje teikdami keleivių vežimo mieste paslaugas. Taksi paslaugoms, kaip „bendrojo intereso paslaugoms“, taikomas atskiras reglamentavimas ir ribojamas jų veiklai vykdyti būtinų licencijų skaičius, o jų

įkainius iš anksto tvirtina administracinės valdžios institucija. Nors įprasta taksi veiklos sritis yra miesto zonoje, taksi automobiliai vis dėlto gali teikti tarpmiestinio transporto paslaugas, laikantis griežtų reikalavimų.

- 25 Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismo teigimu, PHV paslaugų teikėjai taip pat turi gauti leidimus vykdyti šiai veiklai, o išduodamų leidimų skaičius yra ribotas. Jis pažymi, kad tuo metu, kai klostėsi pagrindinės bylos faktinės aplinkybės, PHV visoje šalies teritorijoje galėjo teikti tarpmiestinio ir miesto transporto paslaugas už įkainius, kuriems buvo taikomas ne išankstinis patvirtinimas, o sutartų kainų sistema, leidžianti klientui iš anksto sužinoti ir galbūt internetu sumokėti visą suteiktos paslaugos kainą. Skirtingai nei taksi, PHV negali važiuoti autobusų juostomis, neturi stotelių gatvėse ir negali paimti klientų tiesiog gatvėje, jei dėl paslaugos teikimo nebuvo iš anksto susitarta.
- 26 Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas pažymi, kad 2018 m. *Tribunal Supremo* (Aukščiausiasis Teismas, Ispanija) nusprendė, jog 1 ir 30 santykis tarp PHV paslaugų licencijų skaičiaus ir taksi paslaugų licencijų skaičiaus niekada nebuvo pagrįstas jokiais objektyviais argumentais. Tuo remdamasis jis daro išvadą, kad LOTT 48 straipsnio 3 dalis, kuria RVTC leista apriboti PHV paslaugų licencijų skaičių, gali būti laikoma savavališka, todėl ji prieštarauja SESV 49 straipsniui, nes dėl jos PHV paslaugas Europos Sąjungoje teikiančioms įmonėms praktiškai neįmanoma įsisteigti Barselonos metropolinėje zonoje, ir SESV 107 straipsnio 1 dalyje numatytam draudimui trukdyti prekybai Sąjungoje teikiant valstybės pagalbą.
- 27 *Tribunal Superior de Justicia de Cataluña* (Katalonijos aukštesnysis teisingumo teismas) turi tokių pat abejonių dėl „dvigubo leidimo“ tvarkos, kuri Barselonos metropolinėje zonoje taikoma PHV, suderinamumo su šiomis Sąjungos teisės nuostatomis. LOTT 91 straipsnyje ir ROTT 182 straipsnio 2 dalyje tuo metu, kai klostėsi pagrindinės bylos aplinkybės, buvo numatyta, kad leidimai teikti PHV paslaugas leidžia teikti „miesto ir tarpmiestines paslaugas visoje šalies teritorijoje“, todėl papildomas AMB reikalavimas turėti licenciją, kad būtų galima teikti miesto PHV paslaugas Barselonos metropolinėje zonoje, kuriai taikomi papildomi reikalavimai, gali būti laikomas strategija, kuria siekiama kuo labiau sumažinti PHV paslaugų konkurenciją su taksi.
- 28 Prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismo teigimu, AMB pateikti RVTC pateisinimai visų pirma susiję su tuo, kad PHV paslaugos kelia pavojų taksi paslaugų ekonominiam gyvybingumui, sukuria nesąžiningą konkurenciją jų atžvilgiu ir intensyviai naudoja transporto kelius. Be to, AMB išduotų 10 523 taksi paslaugų licencijų pakanka gyventojų poreikiams patenkinti ir kartu taksi veiklos pelningumui užtikrinti. Galiausiai AMB atkreipia dėmesį į aplinkos apsaugą.
- 29 Vis dėlto, to teismo teigimu, su taksi situacija susiję ekonominiai argumentai negali pateisinti RVTC numatytų priemonių. Dėl argumentų, susijusių su transporto kelių naudojimu, pažymėtina, kad AMB neįvertino poveikio, kurį PHV paslaugos gali turėti mažinant asmeninių automobilių naudojimą. Be to, PHV privalo turėti stovėjimo vietą ir negali nei važinėti ieškodami klientų, nei stovėti gatvėse laukdami jų. Be to, pateikiant aplinkosaugos argumentus neatsižvelgiama į egzistuojančius metodus, kurie galėtų užtikrinti paslaugų teikimą naudojant mažai taršias arba netaršias transporto priemones. Taip pat pažymėtina, kad taksi parkas apibūdinamas kaip „tvarkingas“, nenurodant, kodėl šis apibūdinimas netaikomas PHV parkui. Atrodo, kad pagrindinis AMB tikslas taikant RVTC buvo užtikrinti ar apsaugoti taksi sektoriaus interesus.

30 Šiomis aplinkybėmis *Tribunal Superior de Justicia de Cataluña* (Katalonijos aukštesnysis teisingumo teismas) nusprendė sustabdyti bylos nagrinėjimą ir pateikti Teisingumo Teismui šiuos prejudicinius klausimus:

- „1) Ar pagal SESV 49 straipsnį ir 107 straipsnio 1 dalį draudžiamos (įstatymų ir kitų teisės aktų) nacionalinės teisės nuostatos, kuriose be pagrįstos priežasties PHV licencijos apribojamos iki vienos licencijos trisdešimčiai taksi licencijų ar mažiau?
- 2) Ar pagal SESV 49 straipsnį ir 107 straipsnio 1 dalį draudžiama nacionalinės teisės nuostata, kurioje be pagrįstos priežasties PHV, kuriais norima teikti miesto paslaugas, nustatytas dviejų leidimų reikalavimas ir papildomi reikalavimai?“

### **Dėl prejudicinių klausimų**

#### ***Dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą priimtinumą***

- 31 AMB mano, kad prašymas priimti prejudicinį sprendimą yra nepriimtinas dėl trijų priežasčių. Visų pirma, nutartyje dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą neminimi taikytini regiono ir vietos teisės aktai ir nepažymėta, kad egzistuoja teisės aktai, kuriais grindžiamos RVTC nuostatos, kiek tai susiję su AMB kompetencija ir su šio reglamento pateisinimu aplinkos apsauga. Be to, bylos aplinkybės susijusios tik su viena valstybe nare ir prejudiciniais klausimais prašoma išaiškinti vidaus, o ne Sąjungos teisę. Galiausiai AMB pabrėžia, kad, jos nuomone, prejudicinių klausimų formuluotė yra tendencinga ir ja siekiama paveikti Teisingumo Teismo sprendimą dėl esmės.
- 32 P&L pažymi, kad pirmasis prejudicinis klausimas susijęs ne tik su RVTC, bet ir su „įstatymų ir kitų teisės aktų“ nuostatomis. Vis dėlto PHV paslaugų licencijų išdavimo apribojimą iki vienos trisdešimtųjų taksi paslaugų licencijų skaičiaus lemia tik RVTC. Vadinas, šis pirmasis klausimas peržengia prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusių teismo nagrinėjamos bylos ribas, todėl neturi reikšmės sprendžiant bylą.
- 33 ANT teigimu, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas iš tikrųjų pateikia keturis prejudicinius klausimus, iš kurių du susiję su nuostatų dėl įsisteigimo laisvės aiškinimu, o du – su valstybės pagalbos nuostatų aiškinimu.
- 34 Ji teigia, kad abu su įsisteigimo laisve susiję klausimai turi būti pripažinti nepriimtinais, nes Teisingumo Teismas į juos jau atsakė, kad bet koks įsisteigimo laisvės apribojimas turi būti pateisinamas privalomuoju bendrojo intereso pagrindu, todėl jei nacionalinis teismas, kaip ir prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas, manytų, kad toks pagrindas neegzistuoja, jis turėtų netaikyti tokios nacionalinės teisės nuostatos arba ją panaikinti. Be to, jei šie klausimai būtų aiškinami taip, kad prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas teiraujasi, ar RVTC nuostatos atitinka būtinumo ir proporcingumo reikalavimus, jie būtų nepriimtini, nes Teisingumo Teismo būtų prašoma atlikti analizę, kurios jis neprivalo atlikti ir kuri priklauso nacionalinio teismo kompetencijai. Be to, ji teigia, kad *Tribunal Supremo* (Aukščiausiasis Teismas) jau esą atliko tokią analizę, neabejodamas dėl nagrinėjamų nacionalinės teisės nuostatų suderinamumo su Sąjungos teise, o tai įrodo, kad prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusių teismo klausimai nėra naudingi sprendžiant ginčą pagrindinėje byloje.

- 35 Be to, teigiama, kad abu klausimai, susiję su valstybės pagalbos draudimu, yra nepriimtini, nes 2015 m. sausio 14 d. Sprendime *Eventech* (C-518/13, EU:C:2015:9) Teisingumo Teismas aiškiai atsakė į panašius klausimus, o prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas nepateikė jokių paaiškinimų dėl būtinybės šiuo atveju patikslinti ar paaiškinti šią jurisprudenciją.
- 36 Remiantis suformuota jurisprudencija, per procedūrą pagal SESV 267 straipsnį tik bylą nagrinėjantis nacionalinis teismas, atsakingas už sprendimo priėmimą, atsižvelgdamas į konkrečios bylos ypatumus, turi įvertinti ir prejudicinio sprendimo būtinumą savo sprendimui, ir Teisingumo Teismui pateikiamų klausimų svarbą. Todėl iš principo Teisingumo Teismas turi priimti sprendimą, kai pateikiami klausimai dėl Sąjungos teisės išaiškinimo (2022 m. rugsėjo 20 d. Sprendimo *VD ir SR*, C-339/20 ir C-397/20, EU:C:2022:703, 56 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija).
- 37 Teisingumo Teismas gali atsisakyti priimti sprendimą dėl nacionalinio teismo pateikto prejudicinio klausimo, tik jeigu akivaizdu, kad prašomas Sąjungos teisės išaiškinimas visiškai nesusijęs su pagrindinės bylos aplinkybėmis arba dalyku, kai problema hipotetinė arba Teisingumo Teismas neturi būtinos faktinės ir teisinės informacijos, kad naudingai atsakytų į jam pateiktus klausimus (2022 m. rugsėjo 20 d. Sprendimo *VD ir SR*, C-339/20 ir C-397/20, EU:C:2022:703, 57 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija).
- 38 Šiuo klausimu reikia priminti, kad, siekiant pateikti nacionaliniam teismui naudingą Sąjungos teisės išaiškinimą, būtina, kad tas teismas aprašytų faktinį ir teisinį pagrindą, su kuriuo susiję jo pateikiami klausimai, arba bent paaiškintų faktines aplinkybes, kuriomis grindžiami tie klausimai (2019 m. kovo 5 d. Sprendimo *Eesti Pagar*, C-349/17, EU:C:2019:172, 49 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija).
- 39 Iš Teisingumo Teismo procedūros reglamento 94 straipsnio a ir c punktų matyti, kad prašyme priimti prejudicinį sprendimą turi būti trumpai išdėstytas ginčo dalykas ir prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikiančio teismo nustatytos reikšmingos faktinės aplinkybės ar bent jau išdėstyti faktai, kuriais grindžiami klausimai, taip pat turi būti išdėstytos priežastys, paskatinusios prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikiantį teismą kelti klausimą dėl tam tikrų Sąjungos teisės nuostatų išaiškinimo ar galiojimo, ir jo nustatytas ryšys tarp šių nuostatų bei pagrindinėje byloje taikomų nacionalinės teisės aktų.
- 40 Šiuo atveju, pirma, dėl AMB prieštaravimo, kad nutartyje dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą nenurodytos visos reikšmingos nacionalinės, regioninės ir vietos teisės nuostatos, reikia konstatuoti, kad joje yra pakankamai informacijos, kad Teisingumo Teismas galėtų suprasti tiek pagrindinės bylos teisinės ir faktinės aplinkybes, tiek pateiktų prejudicinių klausimų prasmę ir apimtį. Darytina išvada, kad ši nutartis atitinka Teisingumo Teismo procedūros reglamento 94 straipsnio a punkte nustatytus reikalavimus.
- 41 Antra, teigdama, kad prejudiciniuose klausimuose kalbama apie nacionalinių įstatymų ir kitų teisės aktų nuostatas, o pagrindinė byla susijusi tik su RVTC teisėtumu, P&L iš tikrųjų prašo, kad Teisingumo Teismas pats nustatytų konkrečias taikytinų nacionalinės teisės nuostatų ribas, tačiau tai nepriklauso jo kompetencijai.
- 42 Laikydamasis Sąjungos teismų ir nacionalinių teismų kompetencijos atskyrimo taisyklių Teisingumo Teismas turi atsižvelgti į faktinį ir teisinį nutartyje dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą suformuluotų prejudicinių klausimų kontekstą. Prašymas priimti prejudicinį

sprendimą turi būti nagrinėjamas atsižvelgiant į jį pateikusio teismo pateiktą nacionalinės teisės aiškinimą (2022 m. spalio 20 d. Sprendimo *Centre public d'action sociale de Liège (Sprendimo grąžinti panaikinimas arba galiojimo sustabdymas)*, C-825/21, EU:C:2022:810, 35 punktas).

- 43 Kadangi prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas apibrėžė faktines ir teises aplinkybes, kuriomis kyla jo užduodami klausimai, Teisingumo Teismas neturi tikrinti jų tikslumo (2019 m. kovo 5 d. Sprendimo *Eesti Pagar*, C-349/17, EU:C:2019:172, 50 punktas).
- 44 Trečia, Procedūros reglamento 94 straipsnio c punkte reikalaujama, kad prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas nurodytų priežastis, paskatinusias jį kelti klausimą dėl Sąjungos teisės nuostatų, dėl kurių pateikti prejudiciniai klausimai, išaiškinimo. Tačiau vien dėl prejudicinių klausimų formuluotės, net darant prielaidą, kad ja siekiama, kaip teigia AMB, paveikti Teisingumo Teismą, prašymas priimti prejudicinį sprendimą netampa nepriimtinas, nes tokia aplinkybė neatitinka nė vieno iš šio sprendimo 37 punkte nurodytų atvejų.
- 45 Ketvirta, net darant prielaidą, kad, kaip teigia ANT, atsakymai, kuriuos reikia pateikti į prejudicinius klausimus, šiuo atveju aiškiai išplaukia iš Teisingumo Teismo jurisprudencijos, iš Procedūros reglamento 99 straipsnio matyti, kad dėl to prašymas priimti prejudicinį sprendimą netampa nepriimtinas, tačiau tai leidžia Teisingumo Teismui atsakyti į juos nutartimi.
- 46 Penkta, prejudiciniai klausimai pateikti dėl SESV 49 straipsnio ir 107 straipsnio 1 dalies išaiškinimo, todėl ANT klaidingai teigia, kad šiais klausimais Teisingumo Teismo prašoma tik atlikti faktinių aplinkybių vertinimą, kuris nepriklauso jo kompetencijai.
- 47 Šešta, tai, kad nacionalinis aukščiausiasis teismas panašioje į pagrindinę bylą byloje jau išnagrinėjo galimą prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusio teismo nurodytą Sąjungos teisės nuostatų svarbą, nepadaro prašymo priimti prejudicinį sprendimą, kuriuo siekiama, kad Teisingumo Teismas pagal SESV 267 straipsnį priimtų sprendimą dėl šių nuostatų išaiškinimo, nepriimtino. Tokia aplinkybė neatitinka nė vieno iš šio sprendimo 37 punkte nurodytų nepriimtino atvejų.
- 48 Septinta, dėl AMB teiginio, kad visi pagrindinės bylos aspektai susiję tik su viena valstybe nare, reikia priminti, kad prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas nurodė, jog P&L ieškinys yra vienas iš penkiolikos ieškinų dėl RVTC panaikinimo, iš kurių vieną pareiškė internetinės „tarptautinės platformos“, o tai rodo, kad ieškiniu pagrindinėje byloje siekiama panaikinti nacionalinės teisės nuostatas, kurios taikomos ir kitų valstybių narių subjektams, todėl sprendimas, kurį nacionalinis teismas priims Teisingumo Teismo priėmus savo sprendimą, gali sukelti pasekmių ir tiems subjektams (šiuo klausimu žr. 2013 m. gegužės 8 d. *Libert ir kt.*, C-197/11 ir C-203/11, EU:C:2013:288, 35 punktą).
- 49 Kaip matyti iš suformuotos Teisingumo Teismo jurisprudencijos, kai prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas į Teisingumo Teismą kreipiasi vykstant procesui dėl nuostatų, taikytinų ne tik jo valstybės piliečiams, bet ir kitų valstybių narių piliečiams, panaikinimo, sprendimas, kurį šis teismas priims Teisingumo Teismui priėmus prejudicinį sprendimą, turės poveikį ir pastariesiems piliečiams, o tai pagrindžia nuomonę, kad jis turi atsakyti į jam pateiktus klausimus dėl SESV nuostatų, susijusių su pagrindinėmis laisvėmis, nepaisant to, kad visi pagrindinės bylos elementai susiję tik su viena valstybe nare (2022 m. rugsėjo 7 d. *Cilevičs ir kt.*, C-391/20, EU:C:2022:638, 32 punktą ir jame nurodytą jurisprudenciją)
- 50 Iš to, kas išdėstyta, matyti, kad prašymas priimti prejudicinį sprendimą yra priimtinas.

## **Dėl esmės**

### *Dėl klausimų, susijusių su SESV 107 straipsnio 1 dalimi*

- 51 Šiais prejudiciniais klausimais prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas, be kita ko, iš esmės siekia išsiaiškinti, ar SESV 107 straipsnio 1 dalis turi būti aiškinama taip, kad pagal ją draudžiamos aglomeracijai taikytinos teisės nuostatos, kuriose numatyta, pirma, kad, norint verstis šioje aglomeracijoje PHV paslaugų veikla, be nacionalinio leidimo, kurio reikalaujama norint teikti miesto ir tarpmiestines PHV paslaugas, dar reikia turėti specialų leidimą ir, antra, kad PHV paslaugų licencijų skaičius yra apribotas iki vienos trisdešimtosios šiai aglomeracijai išduotų taksi paslaugų licencijų skaičiaus.
- 52 Remiantis Teisingumo Teismo suformuota jurisprudencija, nacionalinės priemonės kvalifikavimas kaip „valstybės pagalba“, kaip tai suprantama pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį, reiškia, kad turi būti įvykdytos visos toliau išvardytos sąlygos. Pirma, turi būti valstybės veiksmai arba naudojami valstybės ištekliai. Antra, tokie veiksmai turi galėti daryti poveikį valstybių narių tarpusavio prekybai. Trečia, jie turi suteikti atrankųjį pranašumą jos gavėjui. Ketvirta, jie turi iškraipyti konkurenciją ar galėti ją iškraipyti (2021 m. lapkričio 11 d. Sprendimo *Autostrada Wielkopolska / Komisija ir Lenkija*, C-933/19 P, EU:C:2021:905, 103 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija).
- 53 Kalbant apie sąlygą, susijusią su valstybės išteklių naudojimu, primintina, kad pagalbos sąvoka gali apimti ne tik tokias pozityvias išmokas kaip subsidijos, bet ir paramą, kuri, būdama įvairių formų, sumažina paprastai įmonei tenkančią finansinę naštą ir kuri, nebūdama subsidija siaurąja sąvokos prasme, yra tokio paties pobūdžio ir turi tokį pat poveikį (2015 m. sausio 14 d. Sprendimo *Eventech*, C-518/13, EU:C:2015:9, 33 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija).
- 54 Todėl, norint konstatuoti valstybės pagalbos buvimą, reikia įrodyti, kad yra pakankamai tiesioginis ryšys tarp, pirma, gavėjui suteikto pranašumo ir, antra, valstybės biudžeto sumažėjimo arba pakankamai konkrečios jam tenkančios ekonominės naštos rizikos (2015 m. sausio 14 d. Sprendimo *Eventech*, C-518/13, EU:C:2015:9, 34 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija).
- 55 Šiuo atveju pakanka konstatuoti, kad iš sprendimo dėl prašymo priimti prejudicinį sprendimą visiškai nematyti, jog pagrindinėje byloje nagrinėjamos nuostatos apima valstybės išteklių panaudojimą.
- 56 Konkrečiai kalbant, pirma, neatrodo, kad reikalavimas turėti AMB išduotą leidimą vykdyti PHV paslaugų teikimo veiklą Barselonos aglomeracijoje ar licencijų teikti tokias paslaugas skaičiaus apribojimas iki vienos trisdešimtosios taksi paslaugų licencijų, išduotų tai aglomeracijai, skaičiaus apima pozityvius veiksmus, kaip antai subsidijų taksi paslaugų įmonėms teikimą ar paprastai šių įmonių biudžetui tenkančios naštos sumažinimą.
- 57 Antra, neatrodo, kad šios dvi priemonės lemtų valstybės biudžeto sumažėjimą ar pakankamai konkrečią jam tenkančią ekonominę naštą riziką, kurie galėtų būti naudinga taksi paslaugas teikiančioms įmonėms.
- 58 Šiomis aplinkybėmis į pateiktus klausimus reikia atsakyti taip: pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį nedraudžiamos aglomeracijai taikytinos teisės nuostatos, kuriose numatyta, pirma, kad, norint verstis šioje aglomeracijoje PHV paslaugų veikla, be nacionalinio leidimo, kurio reikalaujama norint teikti miesto ir tarpmiestines PHV paslaugas, dar reikia turėti specialų leidimą ir, antra,

kad PHV paslaugų licencijų skaičius yra apribotas iki vienos trisdešimtosios šiai aglomeracijai išduotų taksi paslaugų licencijų skaičiaus, jei dėl šių priemonių nenaudojami valstybės ištekliai, kaip tai suprantama pagal šią nuostatą.

*Dėl klausimų, susijusių su SESV 49 straipsniu*

- 59 Šiais prejudiciniais klausimais prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas taip pat iš esmės siekia išsiaiškinti, ar SESV 49 straipsnis turi būti aiškinamas taip, kad pagal jį draudžiamos aglomeracijai taikytinos teisės nuostatos, kuriose numatyta, pirma, kad, norint verstis šioje aglomeracijoje PHV paslaugų veikla, be nacionalinio leidimo, kurio reikalaujama norint teikti miesto ir tarpmiestines PHV paslaugas, dar reikia turėti specialų leidimą ir, antra, kad PHV paslaugų licencijų skaičius yra apribotas iki vienos trisdešimtosios šiai aglomeracijai išduotų taksi paslaugų licencijų skaičiaus.
- 60 SESV 49 straipsnio pirmoje pastraipoje nustatyta, kad, vadovaujantis SESV trečiosios dalies IV antraštinės dalies 2 skyriaus nuostatomis, uždraudžiami vienos valstybės narės nacionalinių subjektų įsisteigimo laisvės kitos valstybės narės teritorijoje apribojimai.
- 61 Pagal suformuotą jurisprudenciją įsisteigimo laisvės apribojimu laikomos visos priemonės, kurios draudžia, daro mažiau patrauklų SESV 49 straipsnyje nustatytos laisvės įgyvendinimą arba trukdo ją įgyvendinti (2022 m. rugsėjo 7 d. Sprendimo *Cilevičs ir kt.*, C-391/20, EU:C:2022:638, 61 punktą ir jame nurodyta jurisprudencija).
- 62 Kaip iš esmės pažymėjo generalinis advokatas išvados 51–55 punktuose, viena vertus, pats reikalavimas, be nacionalinio leidimo, kurio reikalaujama teikiant miesto ir tarpmiestines PHV paslaugas, dar turėti specialų leidimą užsiimti PHV paslaugų teikimo veikla Barselonos aglomeracijoje savaime yra toks SESV 49 straipsnyje garantuojamos laisvės įgyvendinimo apribojimas, nes toks reikalavimas iš tikrųjų riboja galimybę visiems naujiems dalyviams patekti į rinką (šiuo klausimu žr. 2009 m. kovo 10 d. *Hartlauer*, C-169/07, EU:C:2009:141, 34 punktą; taip pat žr. 2002 m. sausio 22 d. *Canal Satélite Digital*, C-390/99, EU:C:2002:34, 29 punktą).
- 63 Kita vertus, tas pats pasakytina ir apie tokių PHV paslaugų licencijų skaičiaus apribojimą iki vienos trisdešimtosios šiai aglomeracijai išduotų taksi paslaugų licencijų skaičiaus, kadangi toks apribojimas turi būti laikomas įsisteigimo laisvės apribojimu, nes riboja šioje aglomeracijoje įsisteigusių PHV paslaugų teikėjų skaičių.
- 64 Pagal suformuotą jurisprudenciją tokie įsisteigimo laisvės apribojimai gali būti leidžiami tik su sąlyga, kad, pirma, jie atitinka privalomąjį bendrojo intereso pagrindą ir, antra, laikomasi proporcingumo principo, o tai reiškia, kad jais turi būti nuosekliai ir sistemškai užtikrinamas siekiamo tikslo įgyvendinimas ir neviršijama to, kas būtina tam tikslui pasiekti (2022 m. rugsėjo 7 d. Sprendimo *Cilevičs ir kt.*, C-391/20, EU:C:2022:638, 65 punktą ir jame nurodyta jurisprudencija).

*– Dėl privalomųjų bendrojo intereso pagrindų buvimo*

- 65 Iš prašymo priimti prejudicinį sprendimą ir AMB bei Ispanijos vyriausybės pastabų Teisingumo Teismui matyti, kad abiem pagrindinėje byloje nagrinėjamomis priemonėmis RVTC visų pirma siekiama užtikrinti taksi paslaugų, laikomų „bendros svarbos paslauga“, kokybę, saugumą ir

prieinamumą Barselonos aglomeracijoje, be kita ko, išlaikant „tinkamą pusiausvyrą“ tarp taksi paslaugų teikėjų skaičiaus ir PHV paslaugų teikėjų skaičiaus, antra, transporto, eismo ir viešosios erdvės gerą valdymą šioje aglomeracijoje ir galiausiai aplinkos apsaugą joje.

- 66 Konkrečiau kalbant apie tikslą užtikrinti taksi paslaugų kokybę, saugumą ir prieinamumą, pažymėtina, kad iš Teisingumo Teismo turimos bylos medžiagos visų pirma matyti, kad taksi paslaugų veikla yra griežtai reglamentuojama, nes šioms paslaugoms, be kita ko, taikomos licencijų kvotos, reguliuojami įkainiai, visuotinio transporto ir prieinamumo riboto judumo asmenims pareigos. Atsižvelgiant į šiuos požymius, pavyzdžiui, AMB taksi paslaugas laiko „bendros svarbos paslauga“, kuri turi būti išsaugota kaip svarbus Barselonos aglomeracijos miesto transporto bendro organizavimo elementas.
- 67 Toliau AMB pažymi, kad taksi paslaugų teikimo veiklos ekonominiam gyvybingumui kelia pavojų didėjanti konkurencija dėl PHV paslaugų veiklos. Šiomis aplinkybėmis pusiausvyros tarp šių dviejų miesto transporto rūšių išsaugojimą politinės valdžios institucijos tiek nacionaliniu, tiek regiono lygmeniu laikė tinkama ir proporcinga priemone užtikrinti taksi paslaugų, kaip bendrojo intereso paslaugos, integruotas į bendrą miesto transporto modelį, išlaikymą.
- 68 Galiausiai prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas ir kelios proceso šalys pažymėjo, kad *Tribunal Supremo* (Aukščiausiasis Teismas, Ispanija) 2018 m. birželio 4 d. sprendime nusprendė, jog miesto transporto organizavimas ir pageidaujamos jo rūšys priklauso nuo viešosios valdžios institucijų pasirinkimo, kad šios valdžios institucijos gali pasirinkti išlaikyti taksi paslaugas, kurios atitinka šio sprendimo 66 punkte primintus požymius ir yra „bendros svarbos paslauga“, todėl yra pateisinama išlaikyti šios miesto transporto rūšies ir PHV paslaugų pusiausvyrą, siekiant užtikrinti šios bendros svarbos paslaugos teikimą, ir kad šiuo tikslu PHV paslaugų licencijų ir taksi paslaugų licencijų santykis, galintis būti net vienas su trisdešimt, nesant mažiau ribojančios alternatyvos, yra tinkama ir proporcinga priemonė.
- 69 Pirma, kaip pažymėjo generalinis advokatas išvados 75 ir 76 punktuose, viena vertus, aglomeracijos transporto, eismo ir viešosios erdvės gero valdymo tikslas ir, antra, aplinkos apsaugos tikslas tokioje aglomeracijoje gali būti laikomi privalomaisiais bendrojo intereso pagrindais (šiuo klausimu žr. 2011 m. kovo 24 d. Sprendimo *Komisija / Ispanija*, C-400/08, EU:C:2011:172, 74 punktą ir 2018 m. sausio 30 d. Sprendimo *X ir Visser*, C-360/15 ir C-31/16, EU:C:2018:44, 134 ir 135 punktai).
- 70 Antra, pagal suformuotą jurisprudenciją vien ekonominio pobūdžio tikslai negali būti laikomi privalomuoju bendrojo intereso pagrindu, galinčiu pateisinti Sutartimi užtikrinamos pagrindinės laisvės apribojimą (2010 m. kovo 11 d. Sprendimo *Attanasio Group*, C-384/08, EU:C:2010:133, 55 punktas ir 2011 m. kovo 24 d. Sprendimo *Komisija / Ispanija*, C-400/08, EU:C:2011:172, 74 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija). Dėl to Teisingumo Teismas, be kita ko, yra nusprendęs, kad tikslas užtikrinti konkuruojančio autobuso maršruto pelningumą, kaip grynai ekonominis motyvas, negali būti laikomas tokiu privalomuoju bendrojo intereso pagrindu (2010 m. gruodžio 22 d. Sprendimo *Yellow Cab Verkehrsbetrieb*, C-338/09, EU:C:2010:814, 51 punktas).
- 71 Šiuo atveju, kaip pažymėjo generalinis advokatas išvados 61 punkte, tikslas užtikrinti taksi paslaugų ekonominį gyvybingumą taip pat turi būti laikomas grynai ekonominiu motyvu, kuris negali būti privalomasis bendrojo intereso pagrindas, kaip tai suprantama pagal šio sprendimo pirmesniame punkte primintą jurisprudenciją.

- 72 Iš to matyti, kad šiuo tikslu negalima remtis siekiant pateisinti, pavyzdžiui, pusiausvyros tarp dviejų pagrindinėje byloje nagrinėjamų miesto transporto rūšių išsaugojimą arba PHV paslaugų licencijų ir taksi paslaugų licencijų santykį, nes tai yra grynai ekonominio pobūdžio argumentai.
- 73 Trečia, šių išvadų nepaneigia tai, kad pagal Ispanijos teisę taksi paslaugos laikomos „bendrojo intereso paslauga“.
- 74 Viena vertus, kaip per posėdį teisingai nurodė Europos Komisija, įsisteigimo laisvę ribojančia priemone siekiamas tikslas pats savaime turi būti privalomasis bendrojo intereso pagrindas, kaip jis suprantamas pagal šio sprendimo 64 punkte nurodytą jurisprudenciją, o šio tikslo kvalifikavimas pagal nacionalinę teisę negali turėti įtakos šio klausimo vertinimui.
- 75 Kita vertus, iš Teisingumo Teismo turimos bylos medžiagos nematyti, kad taksi paslaugų teikėjams, vykdančioms veiklą Barselonos aglomeracijoje, būtų pavesta teikti bendros ekonominės svarbos paslaugą (toliau – BESP), kaip ji suprantama pagal SESV 106 straipsnio 2 dalį, ar kad PHV paslaugų teikėjų įsisteigimo laisvės apribojimo nebuvimas teisiškai ar faktiškai neleistų vykdyti šiems taksi paslaugų teikėjams patikėtą ypatingą viešosios paslaugos užduotį.
- 76 Reikia priminti, kad nors valstybės narės turi teisę apibrėžti savo BESP apimtį ir teikimo organizavimą, visų pirma atsižvelgdamos į savo nacionalinės politikos tikslus, ir kad šiuo klausimu valstybės narės turi didelę diskreciją, kurią Komisija gali ginčyti tik akivaizdžios klaidos atveju, ši diskrecija negali būti neribota ir bet kuriuo atveju ja turi būti naudojamosi laikantis Sąjungos teisės (2020 m. rugsėjo 3 d. Sprendimo *Vereniging tot Behoud van Natuurmonumenten in Nederland ir kt. / Komisija*, C-817/18 P, EU:C:2020:637, 95 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija).
- 77 Pagal Teisingumo Teismo jurisprudenciją paslauga gali būti bendro ekonominio intereso paslauga, jei šis interesas turi specifinių savybių, palyginti su kitokiu ekonominės veiklos interesu (2018 m. lapkričio 7 d. Sprendimo *Komisija / Vengrija*, C-171/17, EU:C:2018:881, 51 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija).
- 78 Be to, tam, kad paslauga galėtų būti laikoma BESP, ji turi būti teikiama vykdančią ypatingą viešosios paslaugos užduotį, kurią atlikti teikėjui pavedė atitinkama valstybė narė (2018 m. lapkričio 7 d. Sprendimo *Komisija / Vengrija*, C-171/17, EU:C:2018:881, 52 punktas).
- 79 Taigi svarbu, kad įmonei naudos gavėjai iš tikrųjų būtų pavesta vykdyti su viešąja paslauga susijusius įpareigojimus ir kad šie įpareigojimai būtų aiškiai apibrėžti nacionalinėje teisėje, o tai reiškia, kad turi egzistuoti vienas ar keli viešosios valdžios aktai, pakankamai tiksliai apibrėžiantys bent jau įmonėms, kurioms pavestas su viešąja paslauga susijusių įsipareigojimų vykdymas, tenkančių tokių įsipareigojimų pobūdį, trukmę ir apimtį (šiuo klausimu žr. 2017 m. gruodžio 20 d. Sprendimo *Comunidad Autónoma del País Vasco ir kt. / Komisija*, C-66/16 P–C-69/16 P, EU:C:2017:999, 72 ir 73 punktai).
- 80 Be to, SESV 106 straipsnio 2 dalyje numatyta, pirma, kad įmonėms, kurioms yra patikėta teikti BESP, nustatytos konkurencijos taisyklės yra taikomos, jeigu jų taikymas nei teisiškai, nei faktiškai netrukdo atlikti joms patiktų specialių uždavinių, ir, antra, kad prekybos plėtojimui neturi būti daroma tokio poveikio, kuris prieštarautų Sąjungos interesams. Taigi iš pačios SESV 106 straipsnio 2 dalies formuluotės matyti, kad nuo Sutarties taisyklių leidžiančios nukrypti nuostatos leidžiamos tik tuo atveju, jeigu jos būtinos ypatingiems uždaviniams, priskirtiems

įmonei, kuriai patikėta teikti BESP, vykdyti (2020 m. rugsėjo 3 d. Sprendimo *Vereniging tot Behoud van Natuurmonumenten in Nederland ir kt. / Komisija*, C-817/18 P, EU:C:2020:637, 96 ir 97 punktai).

- 81 Tai, kad taksi paslaugų veiklai būdingi šio sprendimo 66 punkte nurodyti požymiai ir ji yra griežtai reglamentuojama, neleidžia teigti, kad šios veiklos interesas, kaip tai suprantama pagal šio sprendimo 77 punkte nurodytą jurisprudenciją, turi ypatingų savybių, palyginti su kitų ekonominių veiklų interesu, ar kad taksi paslaugų teikėjams gana konkrečiais viešosios valdžios aktais buvo patikėta ypatinga viešosios paslaugos užduotis.
- 82 Ketvirta, nors iš šio sprendimo 66 punkte nurodytų požymių matyti, kad taksi paslaugų reglamentavimu, be kita ko, siekiama užtikrinti šių paslaugų kokybę, saugą ir prieinamumą vartotojų naudai, vis dėlto atrodo, kad pagrindinėje byloje nagrinėjamomis priemonėmis savaime nesiekama šių tikslų.
- 83 Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, šiuo atveju tik, pirma, transporto, eismo bei viešosios erdvės gero valdymo ir, antra, aplinkos apsaugos tikslai gali būti nurodomi kaip privalomieji bendrojo intereso pagrindai, pateisinantys pagrindinėje byloje nagrinėjamas priemones.

– *Dėl pagrindinėje byloje nagrinėjamų priemonių proporcingumo*

- 84 Nagrinėjant klausimą, ar šios priemonės yra tinkamos nuosekliai ir sistemiškai užtikrinti šio sprendimo 83 punkte nurodytų tikslų įgyvendinimą ir neviršija to, kas būtina jiems pasiekti, reikia atskirti reikalavimą gauti antrąjį leidimą PHV paslaugų veiklai ir PHV paslaugų licencijų skaičiaus apribojimą iki vienos trisdešimtosios taksi paslaugų licencijų skaičiaus.

– *Dėl reikalavimo gauti antrą leidimą proporcingumo*

- 85 Kalbant apie reikalavimą turėti specialų leidimą teikti PHV paslaugas Barselonos aglomeracijoje pažymėtina, kad iš suformuotos jurisprudencijos visų pirma matyti, kad išankstinio administracinės valdžios leidimo sistema negali pateisinti nacionalinių valdžios institucijų diskrecijos, dėl kurios Sąjungos teisės nuostatos, susijusios su pagrindinėje byloje nagrinėjamomis pagrindinėmis laisvėmis, prarastų veiksmingumą (2002 m. sausio 22 d. Sprendimo *Canal Satélite Digital*, C-390/99, EU:C:2002:34, 35 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija).
- 86 Todėl tam, kad išankstinio administracinės valdžios leidimo tvarka būtų pateisinama, ji turi būti pagrįsta objektyviais, nediskriminaciniais ir iš anksto žinomais kriterijais, taip apribojant nacionalinių valdžios institucijų diskreciją, kad ja nebūtų piktnaudžiaujama (2002 m. sausio 22 d. Sprendimo *Canal Satélite Digital*, C-390/99, EU:C:2002:34, 35 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija).
- 87 Be to, valstybės narės taikoma priemonė neturėtų būti laikoma būtina siekiant nustatytų tikslų, jei ji dubliuoja kitose procedūrose taikytą kontrolę toje pačioje arba kitoje valstybėje narėje (2002 m. sausio 22 d. Sprendimo *Canal Satélite Digital*, C-390/99, EU:C:2002:34, 36 punktas).
- 88 Galiausiai išankstinio leidimo procedūra yra būtina tik tuo atveju, jei *a posteriori* kontrolė laikoma pavėluota, kad užtikrintų realų veiksmingumą ir leistų pasiekti numatytą tikslą (2002 m. sausio 22 d. Sprendimo *Canal Satélite Digital*, C-390/99, EU:C:2002:34, 39 punktas).

- 89 Šiuo atveju, pirma, išankstinio leidimo reikalavimas iš tiesų gali būti tinkamas siekiant transporto, eismo ir viešosios erdvės gero valdymo, taip pat aplinkos apsaugos tikslų. Be to, atsižvelgiant į nagrinėjamos paslaugos pobūdį, kai naudojami asmeniniai automobiliai, kurių dažnai negalima atskirti nuo kitų šios kategorijos automobilių, naudojamų asmeniniams tikslams ir, be to, didelėje miesto teritorijoje, *a posteriori* kontrolė gali būti laikoma pavėluota, kad užtikrintų realų veiksmingumą ir leistų pasiekti numatytus tikslus. Darytina išvada, kad tokio išankstinio leidimo reikalavimas gali būti laikomas būtinu, kaip tai suprantama pagal šio sprendimo 88 punkte primintą jurisprudenciją.
- 90 Atsižvelgiant į tai ir remiantis šio sprendimo 64 ir 86 punktuose priminta jurisprudencija, dar reikia, kad PHV paslaugų licencijų išdavimui, atsisakymui jas išduoti ir tam tikrais atvejais jų atšaukimui taikomi kriterijai būtų tinkami nuosekliai ir sistemiškai užtikrinti šių tikslų įgyvendinimą, o tai turi patikrinti prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas.
- 91 Antra, kadangi P&L Teisingumo Teisme, be kita ko, teigia, kad kompetentinga administracinė institucija, atsižvelgdama į situaciją rinkoje, pasilieka teisę panaikinti PHV paslaugų licenciją, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas visų pirma turės patikrinti, ar šiai institucijai pagal minėtus kriterijus suteikta diskrecija yra pakankamai apribota, kaip tai suprantama pagal šio sprendimo 86 punkte primintą jurisprudenciją, kad ja nebūtų piktnaudžiaujama.
- 92 Trečia, kadangi P&L teigia, be kita ko, kad reikalavimas turėti specialų leidimą teikti PHV paslaugas Barselonos aglomeracijoje dubliuoja esamas procedūras ir reikalavimus, nustatytus norint gauti šiai veiklai vykdyti reikalingą nacionalinį leidimą, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas, remdamasis šio sprendimo 87 punkte priminta jurisprudencija, turės įsitikinti, kad šio specialaus leidimo išdavimo procedūros nedubliuoja kontrolės, kuri jau buvo atlikta toje valstybėje narėje per šią kitą procedūrą.
- 93 Nagrinėdamas tokio specialaus leidimo reikalavimo būtinumą, prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas turės, be kita ko, įvertinti, ar Barselonos aglomeracijos ypatumai pateisina šio papildomo reikalavimo, greta reikalavimo gauti nacionalinį leidimą, nustatymą, kad būtų pasiekti transporto, eismo ir viešosios erdvės gero valdymo bei aplinkos apsaugos joje tikslai.
- *Dėl PHV paslaugų licencijų skaičiaus apribojimo iki vienos trisdešimtosios taksi paslaugų licencijų skaičiaus proporcingumo*
- 94 Kaip pažymėjo generalinis advokatas išvados 80 ir 81 punktuose, per procesą Teisingumo Teisme nebuvo nurodyti jokie argumentai, kurie leistų teigti, kad PHV paslaugų licencijų skaičiaus apribojimo iki vienos trisdešimtosios taksi paslaugų licencijų skaičiaus priemonė gali užtikrinti transporto, eismo ir viešosios erdvės gero valdymo bei aplinkos apsaugos tikslų įgyvendinimą.
- 95 Tiek iš RVTC preambulės 9 punkto, tiek iš RVTC struktūros, kuri visų pirma atsiskleidžia jos 7 ir 9–11 straipsniuose, matyti, kad PHV licencijų teikti paslaugas apribojimas yra pagrindinis elementas, kuriuo siekiama šių tikslų.
- 96 Per procesą Teisingumo Teisme P&L, *Tapoca*, VTC1 ir Komisijos pateiktų argumentų, kad
- PHV paslaugos sumažina naudojimąsi asmeniniais automobiliais,

- nelogiška remtis automobilių stovėjimo AMB gatvėse problema, kai RVTC reikalaujama, kad PHV paslaugas teikiančios įmonės turėtų savo automobilių stovėjimo vietą ir jų automobiliai nestovėtų viešuosiuose keliuose,
- pasinaudojant PHV paslaugų skaitmenizacija ir lankstumu teikiant paslaugas, pavyzdžiui, akliems prieinama technologine platforma, šios paslaugos gali padėti siekti veiksmingo ir įtraukiančiojo judumo tikslo ir
- valstybės teisės aktais PHV paslaugos skatinamos naudoti alternatyvią energiją naudojančias transporto priemones,

nepaneigė nei AMB, nei Ispanijos vyriausybė. Atsakydama į per posėdį Teisingumo Teismo pateiktą klausimą ši vyriausybė nurodė, kad ji nežino apie jokią PHV parko poveikio transportui, eismui, viešajai erdvei ir aplinkai Barselonos aglomeracijoje tyrimą ar tyrimą, kuriame būtų nagrinėjamas RVTC sukurto reglamentavimo poveikis šio sprendimo 94 punkte nurodytų tikslų įgyvendinimui.

- 97 Todėl neatrodo, kad PHV paslaugų licencijų skaičiaus apribojimas iki vienos trisdešimtosios taksi paslaugų licencijų skaičiaus yra tinkama priemonė siekiant užtikrinti transporto, eismo ir viešosios erdvės gero valdymo tikslų įgyvendinimą, tačiau tai turėtų įvertinti prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas, atsižvelgdamas ir į tą informaciją, kuri galbūt nebuvo pateikta Teisingumo Teismui.
- 98 Be to, iš Teisingumo Teismo turimos bylos medžiagos nematyti, kad toks PHV paslaugų licencijų skaičiaus apribojimas neviršija to, kas būtina šiems tikslams pasiekti.
- 99 Negalima atmesti galimybės, kad galimas PHV parko poveikis transportui, eismui ir viešajai erdvei Barselonos aglomeracijoje gali būti tinkamai apribotas mažiau ribojančiomis priemonėmis, kaip antai PHV paslaugų organizavimo priemonėmis, šių paslaugų ribojimu tam tikrais laiko intervalais arba eismo apribojimais tam tikrose erdvėse.
- 100 Be to, negalima atmesti galimybės, kad aplinkos apsaugos Barselonos aglomeracijoje tikslas gali būti pasiektas mažiau įsisteigimo laisvę ribojančiomis priemonėmis, pavyzdžiui, taikant šioje aglomeracijoje važinėjančioms transporto priemonėms išmetamų teršalų ribas.
- 101 Vis dėlto ir šiuo atveju prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikęs teismas turi patikrinti, ar buvo įrodyta, kad norimų tikslų negalima pasiekti mažiau ribojančiomis priemonėmis.
- 102 Atsižvelgiant į visa tai, kas išdėstyta, į pateiktus klausimus reikia atsakyti, kad pagal SESV 49 straipsnį
- nedraudžiamos aglomeracijoje taikomos teisės nuostatos, kuriose numatyta, kad, norint teikti PHV paslaugas šioje aglomeracijoje, be nacionalinio leidimo, kurio reikalaujama norint teikti miesto ir tarp miestines PHV paslaugas, dar reikia turėti specialų leidimą, jei šis specialus leidimas pagrįstas objektyviais, nediskriminaciniais ir iš anksto žinomais kriterijais, kurie užkerta kelią piktnaudžiavimui, neleidžia dubliuoti per nacionalinę leidimų išdavimo procedūrą atliktos kontrolės ir atitinka konkrečius tos aglomeracijos poreikius;
  - draudžiamos aglomeracijoje taikomos teisės nuostatos, kuriose numatyta, kad PHV paslaugų licencijų skaičius apribojamas iki vienos trisdešimtosios šiai aglomeracijai išduotų taksi

paslaugų licencijų skaičiaus, jeigu nėra įrodyta, kad ši priemonė yra tinkama nuosekliai ir sistemiškai užtikrinti šios aglomeracijos transporto, eismo ir viešosios erdvės gero valdymo ir jos aplinkos apsaugos tikslų įgyvendinimą ir neviršija to, kas būtina jiems pasiekti.

### Dėl bylinėjimosi išlaidų

- 103 Kadangi šis procesas pagrindinės bylos šalims yra vienas iš etapų prašymą priimti prejudicinį sprendimą pateikusio teismo nagrinėjamoje byloje, bylinėjimosi išlaidų klausimą turi spręsti šis teismas. Išlaidos, susijusios su pastabų pateikimu Teisingumo Teismui, išskyrus tas, kurias patyrė minėtos šalys, nėra atlygintinos.

Remdamasis šiais motyvais, Teisingumo Teismas (pirmoji kolegija) nusprendžia:

1. Pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį nedraudžiamos aglomeracijai taikytinos teisės nuostatos, kuriose numatyta, pirma, kad, norint verstis šioje aglomeracijoje asmeninių automobilių su vairuotoju nuomos paslaugų veikla, be nacionalinio leidimo, kurio reikalaujama norint teikti miesto ir tarpmiestines asmeninių automobilių su vairuotoju nuomos paslaugas, dar reikia turėti specialų leidimą ir, antra, kad tokių paslaugų licencijų skaičius yra apribotas iki vienos trisdešimtosios šiai aglomeracijai išduotų taksi paslaugų licencijų skaičiaus, jei dėl šių priemonių nenaudojami valstybės ištekliai, kaip tai suprantama pagal šią nuostatą.
2. Pagal SESV 49 straipsnį nedraudžiamos aglomeracijoje taikomos teisės nuostatos, kuriose numatyta, kad, norint teikti PHV paslaugas šioje aglomeracijoje, be nacionalinio leidimo, kurio reikalaujama norint teikti miesto ir tarpmiestines asmeninių automobilių su vairuotoju nuomos paslaugas, dar reikia turėti specialų leidimą, jei šis specialus leidimas pagrįstas objektyviais, nediskriminaciniais ir iš anksto žinomais kriterijais, kurie užkerta kelią piktnaudžiavimui, neleidžia dubliuoti per nacionalinę leidimų išdavimo procedūrą atliktos kontrolės ir atitinka konkrečius tos aglomeracijos poreikius.
3. Pagal SESV 49 straipsnį draudžiamos aglomeracijoje taikomos teisės nuostatos, kuriose numatyta, kad asmeninių automobilių su vairuotoju nuomos paslaugų licencijų skaičius apribojamas iki vienos trisdešimtosios šiai aglomeracijai išduotų taksi paslaugų licencijų skaičiaus, jeigu nėra įrodyta, kad ši priemonė yra tinkama nuosekliai ir sistemiškai užtikrinti šios aglomeracijos transporto, eismo ir viešosios erdvės gero valdymo ir jos aplinkos apsaugos tikslų įgyvendinimą ir neviršija to, kas būtina jiems pasiekti.

Parašai.