



Judikatūras krājums

TIESAS SPRIEDUMS (pirmā palāta)

2023. gada 8. jūnijā*

Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu – LESD 49. pants – LESD 107. panta 1. punkts – Vieglo automobiļu nomas ar vadītāju (VNAV) pakalpojums – Atļauju sistēma, kas papildus atļaujai, kura ļauj sniegt pilsētas un starppilsētu transporta pakalpojumus visā valsts teritorijā, ietver otras darbības licences izsniegšanu, lai varētu sniegt pilsētas transporta pakalpojumus metropoles teritorijā – VNAV pakalpojumu licenču skaita ierobežošana līdz trīsdesmitajai daļai no taksometru pakalpojumu licenču skaita

Lietā C-50/21

par lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu atbilstoši LESD 267. pantam, ko *Tribunal Superior de Justicia de Cataluña* (Katalonijas Augstā tiesa, Spānija) iesniegusi ar 2021. gada 19. janvāra lēmumu un kas Tiesā registrēts 2021. gada 29. janvārī, tiesvedībā

Prestige and Limousine SL

pret

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,

TIESA (pirmā palāta)

šādā sastāvā: Tiesas priekšsēdētājs K. Lēnartss [*K. Lenaerts*] (referents), kas pilda pirmās palātas tiesneša pienākumus, Tiesas priekšsēdētāja vietnieks L. Bejs Larsens [*L. Bay Larsen*], kas pilda pirmās palātas tiesneša pienākumus, tiesneši P. Dž. Švirebs [*P. G. Xuereb*], A. Kumins [*A. Kumin*] un I. Ziemele,

ģenerālvokāts: M. Špunars [*M. Szpunar*],

* Tiesvedības valoda – spāņu.

sekretāre: L. Karasko Marko [*L. Carrasco Marco*], administratore,
ņemot vērā rakstveida procesu un 2022. gada 5. oktobra tiesas sēdi,
ņemot vērā apsvērumus, ko snieguši:

- *Prestige and Limousine SL* vārdā – *F. de B. Carvajal Borrero* un *P. S. Soto Baselga*, *abogados*,
- *Área Metropolitana de Barcelona* vārdā – *M. Borrás Ribó*, *abogada*,
- *Asociación Nacional del Taxi (Antaxi)* vārdā – *J. M. Baño Fos*, *J. M. Baño León*, *E. Llopis Reyna* un *A. Pascual Morcillo*, *abogados*,
- *Asociación Profesional Élite Taxi* vārdā – *J. Fontquerni Bas*, *procurador*, un *M. Vilar Cuesta*, *abogado*,
- *Tapoca VTC1 SL* vārdā – *J. A. Díez Herrera* un *J. L. Ortega Gaspar*, *abogados*,
- *Agrupació Taxis Companys* vārdā – *A. Canals Compan*, *abogado*,
- Spānijas valdības vārdā – *L. Aguilera Ruiz* un *S. Jiménez García*, pārstāvji,
- Čehijas Republikas valdības vārdā – *T. Machovičová*, *M. Smolek* un *J. Vlácil*, pārstāvji,
- Eiropas Komisijas vārdā – *L. Armati*, *É. Gippini Fournier*, *P. Němečková* un *J. Rius Riu*, pārstāvji,

noklausījusies ģenerāladvokāta secinājumus 2022. gada 15. decembra tiesas sēdē,
pasludina šo spriedumu.

Spriedums

- 1 Lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu ir par to, kā interpretēt LESD 49. pantu un 107. panta 1. punktu.
- 2 Šis lūgums ir iesniegts tiesvedībā starp *Prestige and Limousine SL* (turpmāk tekstā – “*P&L*”), kas piedāvā vieglo automobiļu nomas ar vadītāju pakalpojumus (turpmāk tekstā – “*VNAV* pakalpojumi”), it īpaši *Área Metropolitana de Barcelona* (Barselonas metropoles areāls, Spānija; turpmāk tekstā – “*AMB*”), par tāda *AMB* tiesiskā regulējuma spēkā esamību, kurā prasīts iegūt licenci *VNAV* pakalpojumu sniegšanai Barselonas aglomerācijā un *VNAV* pakalpojumu licenču skaits ir ierobežots līdz trīsdesmitajai daļai no to taksometru pakalpojumu licenču skaita, kuras piešķirtas attiecībā uz šo aglomerāciju.

Atbilstošās Spānijas tiesību normas

LOTT

- 3 1987. gada 30. jūlija *Ley 16/1987 de Ordenación de los Transportes Terrestres* (Likums 16/1987 par sauszemes transporta organizēšanu; 1987. gada 31. jūlija *BOE* Nr. 182, 23451. lpp.), kas grozīts ar 2018. gada 20. aprīļa *Real Decreto-Ley 3/2018* (Karaļa Dekrētlukums 3/2018; 2018. gada 21. aprīļa *BOE* Nr. 97, 41051. lpp.) (turpmāk tekstā – “*LOTT*”), 43. panta 1. punkta g) apakšpunktā ir noteikts:

“Lai varētu tikt piešķirta sabiedriskā transporta atļauja, uzņēmumam, kas iesniedz pieteikumu, jāsniedz pierādījumi, ka tas saskaņā ar tiesiskajā regulējumā paredzēto atbilst šādiem nosacījumiem:

[..]

g) attiecīgā gadījumā atbilst citiem īpašiem noteikumos paredzētiem nosacījumiem, kas jāievēro, lai pienācīgi sniegtu pakalpojumus, ņemot vērā samērīguma un diskriminācijas aizlieguma principus attiecībā uz konkrēto pārvaldājuma klasi.”

- 4 Saskaņā ar *LOTT* 48. panta 1.–3. punktu:

“1. Sabiedriskā transporta atļauju piešķiršanas kārtība ir regulēta imperatīvi, tāpēc atļauju var atteikt vienīgi tad, ja nav izpildītas šajā ziņā izvirzītās prasības.

2. Tomēr un atbilstoši Kapienu tiesību normām un citām attiecīgā gadījumā piemērojamām tiesību normām, ja sabiedriskā pasažieru transporta nodrošināšana ar vieglajiem automobiļiem autonomās kopienas vai vietējā mērogā ir pakļauta kvantitatīviem ierobežojumiem, ar noteikumiem var tikt paredzēti ierobežojumi gan jaunu atļauju piešķiršanai, lai nodrošinātu starppilsētu transportu, izmantojot šo pārvaldājuma klasi, gan atļauju piešķiršanai, lai nodarbotos ar vieglo automobiļu nomu ar vadītāju.

3. Neskarot iepriekšējā punkta noteikumus, lai saglabātu pienācīgu līdzsvaru abu transporta veidu piedāvājumā, jaunu atļauju piešķiršana vieglo automobiļu nomai ar vadītāju ir jāatsaka, ja to atļauju skaits, kas jau ir piešķirtas tajā autonomajā kopienā, kurā paredzēta reģistrācija, pārsniedz attiecību viena atļauja nomai uz katrām trīsdesmit atļaujām šajā pašā teritorijā reģistrētajiem vieglajiem automobiļiem pasažieru pārvaldājumu veikšanai.

Tomēr tās autonomās kopienas, kuras, pamatojoties uz valsts deleģējumu, ir uzņēmušās īstenot kompetenci attiecībā uz atļauju vieglo automobiļu nomai ar vadītāju piešķiršanu, var grozīt iepriekšējā punktā minēto noteikumu par proporcionālo attiecību, ja vien to piemērotais noteikums ir mazāk ierobežojošs nekā minētais.”

- 5 *LOTT* 91. pantā ir paredzēts:

“1. Atļaujas sabiedriskā transporta jomā pieļauj pakalpojumu sniegšanu visā valsts teritorijā bez ierobežojumiem attiecībā uz pakalpojuma sniegšanas sākumpunktu un galapunktu.

Izņēmums no iepriekš minētā ir gan atļaujas starppilsētu pasažieru pārvaldājumu nodrošināšanai, izmantojot vieglos automobiļus, gan atļaujas vieglo automobiļu nomai ar vadītāju, un tām ir

jāatbilst iespējamiem noteikumos paredzētiem nosacījumiem attiecībā uz pakalpojumu sniegšanas sākumpunktu, galapunktu un maršrutu.

2. Neskarot faktu, ka atbilstoši iepriekšējam punktam atļaujas vieglo automobiļu noma ar vadītāju ļauj sniegt pakalpojumus visā valsts teritorijā bez ierobežojumiem attiecībā uz pakalpojuma sniegšanas sākumpunktu un galapunktu, automobiļi, kas tiek izmantoti šīs darbības veikšanai, parasti ir jāizmanto, lai sniegtu pakalpojumus, kuri paredzēti to vajadzību apmierināšanai, kas saistītas ar tās autonomās kopienas teritoriju, kurā reģistrēta attiecīgā atļauja.

[..]”

ROTT

- 6 Atbilstoši 1990. gada 28. septembra *Real Decreto 1211/1990 por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres* (Karaļa dekrēts 1211/1990, ar ko apstiprina Likuma par sauszemes transporta organizēšanu īstenošanas noteikumus; 1990. gada 8. oktobra *BOE* Nr. 241, 29406. lpp.), kas grozīts ar 2015. gada 20. novembra *Real Decreto-Ley 1057/2015* (Karaļa dekrētlikums 1057/2015; 2015. gada 21. novembra *BOE* Nr. 279, 109832. lpp.) un Karaļa dekrētlikumu 3/2018 (turpmāk tekstā – “ROTT”), 181. panta 1. punktam:

“Lai iegūtu atļaujas vieglo automobiļu noma ar vadītāju, pieteikumu iesniedzējiem ir jāatbilst visiem *LOTT* 43. panta 1. punktā paredzētajiem nosacījumiem, kā precizēts nākamajā punktā.”

- 7 *ROTT* 182. panta 1.–3. punktā ir paredzēts:

“1. Transportlīdzekļi, uz kuriem attiecas atļaujas vieglo automobiļu noma ar vadītāju un kurus izmanto personas, kas nepieder pie uzņēmuma, kurš ir atļaujas turētājs, drīkst pārvietoties tikai tad, ja ir apstiprināts, ka tiek sniegts iepriekš nolīgts pakalpojums.

Šajā nolūkā līgumam par vieglā automobiļa nomu ar vadītāju ir jābūt noslēgtam pirms noligtā pakalpojuma sniegšanas un šo līgumu apliecināšie dokumenti ir jāuzglabā transportlīdzeklī atbilstoši infrastruktūras un transporta ministra noteiktajam.

Transportlīdzekļi, uz kuriem attiecas atļaujas vieglo automobiļu noma ar vadītāju, nekādā gadījumā nedrīkst pārvietoties pa publiskiem ceļiem, meklējot klientus, ne arī tikt novietoti stāvēšanai, lai mēģinātu piesaistīt klientus, kuri nav iepriekš nolīguši pakalpojumu.

2. Atļaujas vieglo automobiļu noma ar vadītāju ļauj sniegt pakalpojumus gan pilsētā, gan starp pilsētām visā valsts teritorijā, ja par transportlīdzekli ir iepriekš noslēgts līgums, kā noteikts iepriekšējā punktā.”

3. Atbilstoši *LOTT* [17. panta 1. punkta un 18. panta] noteikumiem vieglo automobiļu noma ar vadītāju tarifi nav reglamentēti, bet attiecīgajiem uzņēmumiem ir jāsniedz sabiedrībai informācija par piemērotajām cenām.”

VNAV rīkojums

- 8 2008. gada 9. janvāra *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* (Rīkojums FOM/36/2008 par to, kā piemērot ar 1990. gada 28. septembra Karaļa dekrētu 1211/1990 apstiprināto Likuma par sauszemes transporta organizēšanu īstenošanas noteikumu V sadaļas IV nodaļas otro iedaļu par pasažieru komercpārvaldījumiem ar vieglo automobili; 2008. gada 22. janvāra *BOE* Nr. 19, 4283. lpp.), kas grozīts ar 2015. gada 18. decembra *Orden FOM/2799/2015* (Rīkojums FOM/2799/2015; 2015. gada 24. decembra *BOE* Nr. 307, 121901. lpp.) (turpmāk tekstā – “VNAV rīkojums”), 1. pantā “Atļaujas saistošais raksturs” citstarp ir noteikts:

“Lai nodarbotos ar vieglo automobiļu nomu ar vadītāju, katram transportlīdzeklim, kuru paredzēts izmantot šai darbībai, ir jāiegūst atļauja, kas ļauj sniegt šo pakalpojumu atbilstoši [ROTT] 180. pantam.”

- 9 VNAV rīkojuma 4. pants “Atļauju priekšmets” ir formulēts šādi:

“Atļaujas vieglo automobiļu nomai ar vadītāju ļauj sniegt pakalpojumus gan pilsētā, gan starp pilsētām visā valsts teritorijā, ja par transportlīdzekli ir iepriekš noslēgts līgums atbilstoši šī rīkojuma normām.”

- 10 Minētā rīkojuma 5. pantā “Atļauju piešķiršanas nosacījumi” ir paredzēts:

“Lai varētu tikt piešķirtas atļaujas vieglo automobiļu nomai ar vadītāju, uzņēmumam, kas iesniedzis pieteikumu, jāpierāda, ka tas atbilst *ROTT* 181. panta 1. un 2. punktā minētajiem nosacījumiem atbilstoši tam, kas paredzēts šī rīkojuma normās.”

- 11 Šī paša rīkojuma 14. pantā “Atļauju piešķiršana” ir noteikts:

“Ja ir izpildīti visi 5. pantā minētie nosacījumi, kompetentā iestāde var atteikties izsniegt pieprasītās atļaujas tikai *ROTT* 181. panta 3. punktā paredzētajos apstākļos.”

VNAV noteikumi

- 12 2018. gada 26. jūnija *Reglamento de ordenación de la actividad de transporte urbano discrecional de viajeros con conductor en vehículos de hasta nueve plazas que circula íntegramente en el ámbito del Área Metropolitana de Barcelona del Consejo Metropolitano del Área Metropolitana de Barcelona* (Barselonas metropoles areāla Metropoles domes Noteikumi, ar ko tiek regulēti neregulāri pasažieru pārvadājumi ar vadītāju pilsētas teritorijā, izmantojot transportlīdzekļus, kuros nav vairāk par deviņām sēdvietām un kuri pārvietojas vienīgi Barselonas metropoles areāla robežās; 2018. gada 9. jūlija *Boletín Oficial de la Provincia de Barcelona* un 2019. gada 14. jūnija *DOG* Nr. 7897; turpmāk tekstā – “VNAV noteikumi”) stājās spēkā 2018. gada 25. jūlijā.

- 13 VNAV noteikumu preambulas 4., 5. un 9. punkts ir izteikts šādi:

“4. [...] [2003. gada 4. jūlija] *Ley 19/2003 [del Taxi, de la Comunidad Autónoma de Cataluña* (Katalonijas Autonomās kopienas Likums 19/2003 par taksometriem; 2003. gada 8. augusta *BOE* Nr. 189, 30708. lpp.)] (*LT*) ir regulēti pasažieru pārvadājumi, kas uz citas personas rēķina par atlīdzību tiek veikti formā ar nosaukumu “taksometru pakalpojumi”, izmantojot transportlīdzekļus, kuros nav vairāk par deviņām sēdvietām, ieskaitot vadītāja sēdvietu. Šī

regulējuma saturs šajā nozarē izpaužas kā administratīva iejaukšanās, kas balstīta uz vajadzību garantēt sabiedrības interesi optimāla pakalpojumu sniegšanas kvalitātes līmeņa īstenošanā, ierobežojot darbības atļauju skaitu un nosakot obligātos tarifus, lai garantētu universālumu, pieejamību, nepārtrauktību un lietotāju tiesību ievērošanu [..].

5. Tādējādi ir runa par darbību, kas [..] ir definēta kā vispārējo interešu darbība, kuru veic privātpersonas, un šāda kvalifikācija nozīmē, ka tai piemēro kontroles, policijas un iejaukšanās pasākumus, kas jāveic, izmantojot nozares regulējumu.

[..]

[..]

9. Valsts mobilitātes un transporta politikas mērķis ir ilgtspējīga attīstība no vides un ekonomikas viedokļa, un šajā nolūkā tiek noteikti ierobežojumi attiecībā uz ceļu satiksmi pilsētās, it īpaši liela piesārņojuma gadījumos. Pilsētas ceļu izbūve, pastāvīgi jaunu platību meklējumi sabiedriskai lietošanai, kas nav ceļu satiksme, mobilitātes alternatīvas kājāmgājējiem vai velosipēdistiem vai prioritātes piešķiršana sabiedriskā transporta koridoriem ir pasākumi, kas nav saderīgi ar tādu autotransporta līdzekļu skaita pieauguma veicināšanu, kuri, pirmkārt, tiek lietoti pilsētas transportā, izmantojot nomas ar vadītāju pakalpojumu, un, otrkārt, iznomāšanai vienam lietotājam un attiecībā uz visu transportlīdzekļa kapacitāti.

Valsts politika taksometru nozarē ir balstīta uz jaunu licenču piešķiršanas pārtraukšanu papildus tām, kas izsniegtas kopš 1987. gada. Turklāt tiek veicinātas darbības, kas ierobežo transportlīdzekļu pārvietošanās dienas un laikus, un tīru tehnoloģiju, piemēram, elektrodzinēja vai hibrīddzinēja, izmantošana.”

- 14 VNAV noteikumu 7. panta “Iepriekšējas atļaujas iegūšanas pienākums” 1., 2. un 4.–6. punktā ir noteikts:

“1. Pasažieru pārvadājumu pakalpojumu sniegšana, izmantojot transportlīdzekļus, kuros nav vairāk par deviņām sēdvietām, ieskaitot vadītāja sēdvietu, pilsētas transporta vienotajā vadības zonā, ko veido [AMB] teritorija, ir pilsētas transports, un tātad attiecībā uz katru transportlīdzekli, kuru tā īpašnieks izmanto šim nolūkam, iepriekš ir jāiegūst atļauja, kas ļauj veikt šo darbību.

2. Šādu atļauju pieprasa un attiecīgā gadījumā izsniedz fiziskai vai juridiskai personai, kura jebkurā laikā nepārprotami ir atļaujas turētāja. Darbības veikšanas atļaujas tiek izdotas uz noteiktas personas vārda un attiecas uz noteiktu transportlīdzekli. Tajās jānorāda transportlīdzekļa reģistrācijas numurs, šasijas numurs un citi dati, ko uzskata par vajadzīgiem tā identifikācijai. Atļauja nav derīga attiecībā uz visiem transportlīdzekļiem, kas pieder tās turētājam vai kurus tas lieto.

[..]

4. Šo noteikumu teritoriālajā piemērošanas jomā tikai AMB piešķirtās atļaujas ļauj sniegt pakalpojumus ar noteiktu to sniegšanas sākumpunktu un galapunktu, neskarot [LOTT] normas attiecībā uz šīs vai citu tajā minēto atļauju piešķiršanu.

5. [AMB] atļauja tiek piešķirta papildus citām atļaujām, ko, pamatojoties uz savu kompetenci, ir piešķirušas citas iestādes.

6. Uz [VNAV] pakalpojumu, kas netiek sniegts pilsētas mērogā [šo] noteikumu 7. panta izpratnē, neattiecas ne [šie] noteikumi, ne [šajos noteikumos] paredzētā atļauju sistēma.”

15 Šo noteikumu 9. pants “Atļauju tiesiskais regulējums” ir formulēts šādi:

“Atļaujas piešķiršana notiek saskaņā ar šādu tiesisko regulējumu:

1. Lai atļauju varētu piešķirt, pieteikuma iesniedzējam ir jāatbilst nosacījumiem, kas paredzēti [1987. gada] 28. maija *Ley 12/1987 [de regulación del transporte de viajeros por carretera mediante vehículos de motor de la Comunidad Autónoma de Cataluña* (Katalonijas autonomās kopienas Likums 12/1987 par tiesisko regulējumu pasažieru pārvadājumiem pa autoceļiem, izmantojot mehāniskos transportlīdzekļus; 1987. gada 25. jūnija *BOE* Nr. 151, 19159. lpp.)], [1990. gada] 21. decembra *Decreto 319/1990 [por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de regulación del transporte de viajeros por carretera mediante vehículos a motor, del Consejo Ejecutivo de la Generalidad de Cataluña* (Katalonijas pašpārvaldes valdības Dekrēts 319/1990, ar ko apstiprina Likuma par tiesisko regulējumu pasažieru pārvadājumiem pa autoceļiem, izmantojot mehāniskos transportlīdzekļus, īstenošanas noteikumus; 1990. gada 31. decembra *DOGC* Nr. 1387)] un šajos noteikumos.

[..]

3. Atļauja attiecas tikai uz vienu transportlīdzekli, un to var izmantot tās turētājs vai tā darbinieki, kas nodarbināti saskaņā ar darba līgumu.

[..]”

16 Saskaņā ar minēto noteikumu 10. pantu “Atļauju skaita noteikšana”:

“1. *AMB* uzdevums ir jebkurā brīdī noteikt maksimālo skaitu atļauju sniegt neregulārus pasažieru pārvadājumu pakalpojumus pilsētā, izmantojot autonomas ar autovadītāju transportlīdzekļus. To nosaka, lai garantētu pietiekamu pakalpojumu pieejamību iedzīvotājiem ar optimāliem nosacījumiem, neskarot pakalpojumu sniedzēju ekonomiskās rentabilitātes garantiju.

2. Lai ieviestu jaunas, pastāvīgas vai pagaidu atļaujas vai samazinātu to pašreizējo skaitu, ir jāpieņem lēmums, ar ko nosaka vajadzību pēc tām un to lietderību, ņemot vērā it īpaši šādus faktorus:

a) pašreizējā piedāvājuma līmeni;

b) pašreizējā pieprasījuma līmeni;

c) [noteikumu] teritoriālās piemērošanas jomā veiktās komerciālās, rūpnieciskās, tūrisma vai citas darbības, kas var radīt īpašu pieprasījumu pēc neregulāra pilsētas transporta pakalpojuma, izmantojot nomas transportlīdzekļus ar vadītāju;

d) jaunu atļauju ieviešanas saderību ar vides ilgtspējas mērķiem attiecībā uz satiksmi un pilsētu satiksmi.”

17 Šo pašu noteikumu 11. pantā “Atļauju piešķiršanas sistēma” ir paredzēts:

“1. Atļauju piešķiršana notiek saskaņā ar principiem un noteikumiem, kas paredzēti Likumā 12/1987 [par tiesisko regulējumu pasažieru pārvadājumiem pa autoceļiem, izmantojot mehāniskos transportlīdzekļus], Dekrētā 319/1990[, ar ko apstiprina Likuma par tiesisko regulējumu pasažieru pārvadājumiem pa autoceļiem, izmantojot mehāniskos transportlīdzekļus, īstenošanas noteikumus,] vai šajos noteikumos, un atbilstoši administratīvajām procedūrām, kuras tiek izveidotas, piemērojot šos noteikumus.

2. *AMB* piešķir atļaujas fiziskām vai juridiskām personām, kas atbilst to iegūšanas nosacījumiem. Šajā nolūkā *AMB* pieņem pamatus paziņojumiem par jaunu atļauju piešķiršanas procedūru sākšanu un tajos nosaka piešķiršanas procedūras kārtību, kurai jebkurā gadījumā ir jāgarantē atklātības, vienlīdzīgu iespēju, brīvas konkurences un diskriminācijas aizlieguma principu ievērošana. Atļaujas iegūšanas tiesības tiek piešķirtas, veicot izlozi no pieteikumiem, kas atbilst izvirzītajiem nosacījumiem.

3. Personām, kurām ir interese iegūt atļauju, jāiesniedz pieteikums, kurā tās pierāda [atbilstību] izvirzītajiem nosacījumiem, un šīs personas tiek iekļautas kandidātu sarakstā, ievērojot attiecīgajos paziņojumos noteiktos termiņus un formālās prasības.

4. Ir paredzēts, ka piešķiršanas procedūrā tiek uzklautas ieinteresētās personas un ka nozares organizācijas var norādīt to, ko uzskata par noderīgu savu interešu aizstāvībai.

5. Šie noteikumi attiecas arī uz atļaujām, kas ļauj sniegt pakalpojumus pilsētas mērogā sezonāli vai saistībā ar noteiktiem pasākumiem.”

18 VNAV noteikumos ir ietverts “pārejas noteikums”, kas formulēts šādi:

“Ir spēkā transporta atļaujas, kuras ir regulētas [šajos] noteikumos un kuras ir piešķirusi [agrākā] *Entidad Municipal Metropolitana de Barcelona (Corporación Metropolitana de Barcelona)* [(Barselonas metropoles pašvaldības iestāde (Barselonas metropoles korporācija))] un *Entidad Metropolitana del Transporte* [(Metropoles transporta iestāde)], kā arī atļaujas, kuras ir piešķirusi *Generalitat de Catalunya* [(Katalonijas pašpārvalde)] atbilstoši 1998. gada 30. jūlija *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* [(Ministra rīkojums par to, kā piemērot ar 1990. gada 28. septembra Karaļa dekrētu 1211/1990 apstiprinātos Likuma par sauszemes transporta organizēšanu īstenošanas noteikumus; 1998. gada 12. augusta *BOE* Nr. 192, 27466. lpp.), ar ko ir noteikts pirmais proporcionālais ierobežojums trīsdesmitās daļas apmērā attiecībā pret taksometru licenču skaitu, un kuras ir derīgas šī akta spēkā stāšanās brīdī, un uz tām joprojām attiecas un tām piemēro šos noteikumus.”

19 Saskaņā ar diviem VNAV noteikumos ietvertajiem “papildu noteikumiem”:

“Pirmkārt. Atļauju kopskaits nepārsniedz to atļauju skaitu, kas piešķirtas atbilstoši iepriekš minētajam pārejas noteikumam. *Instituto Metropolitano del Taxi* [(Metropoles taksometru iestāde)] ziņā ir ierosināt pieņemt lēmumu, ar ko tiek noteikts maksimālais atļauju skaits papildus atļaujām, kuras paredzētas pārejas noteikumā. Nekādā gadījumā spēkā esošo atļauju skaits nedrīkst pārsniegt attiecību viena [VNAV] licence pret 30 taksometru licencēm. Pilnvaras, kas ar

[šo] noteikumu 5. panta 2. punktu piešķirtas Metropoles taksometru iestādei, ietver paziņojumu par procedūras sākšanu un lēmumu par jaunu atļauju piešķiršanu papildus tām, uz kurām attiecas pārejas noteikums [..].

Otrkārt. Pilnvaras, kas ar [šo] noteikumu 5. panta 2. punktu piešķirtas Metropoles taksometru iestādei, ietver paziņojumu par procedūras sākšanu un lēmumu attiecībā uz jaunu sezonāla rakstura atļauju un atsevišķiem pasākumiem paredzētu atļauju piešķiršanu. Šie paziņojumi atbilst šādiem noteikumiem:

- a. paziņojumos nosaka to atļauju skaitu, kas tiks piešķirtas saskaņā ar šajos noteikumos paredzētajiem kritērijiem, balstoties uz motivētu un pietiekamu pamatojumu. Atļauju skaits vienam pieteikuma iesniedzējam, kas ir fiziska vai juridiska persona, var būt ierobežots;
- b. paziņojumos nosaka atļauju derīguma termiņu un precizē laikposmus vai pasākumus, uz kuriem attiecas šis derīguma termiņš;
- c. ikgadējo atļauju derīguma termiņu var pagarināt vai saīsināt tādu iemeslu dēļ, kurus pamato jaunas vajadzības vai apstākļi, turklāt iespējamā saīsināšana nekādā gadījumā nerada tiesības uz kompensāciju.”

Pamatlieta un prejudiciālie jautājumi

- 20 *Tribunal Superior de Justicia de Cataluña* (Katalonijas Augstā tiesa, Spānija), kas ir iesniedzējtiesa, norāda, ka 2009. gadā tika atcelts līdz tam Spānijas tiesību aktos paredzētais VNAV pakalpojumu licenču skaita ierobežojums līdz trīsdesmitajai daļai no taksometru pakalpojumu licenču skaita. Šī atcelšana līdz 2015. gadam esot izraisījusi būtisku šo pakalpojumu sniedzēju skaita pieaugumu Barselonas metropoles teritorijā – fenomenu, ko *AMB* esot paredzējusi apturēt ar VNAV noteikumu pieņemšanu.
- 21 VNAV noteikumu mērķis ir reglamentēt VNAV pakalpojumu visā Barselonas aglomerācijā, kas ir pilsētas teritorija personu pārvadājumiem ar taksometru vai vieglo nomas automobili ar vadītāju. Šādu pakalpojumu sniegšanai šajā aglomerācijā minētajos noteikumos ir prasīts, lai uzņēmumi, kuriem jau ir atļauja sniegt pilsētas un starppilsētu VNAV pakalpojumus Spānijā, iegūtu papildu licenci, ko piešķir *AMB*. Turklāt minētajos noteikumos ir izmantota *LOTT* 48. panta 3. punktā piedāvātā iespēja to licenču skaitu, kuras ļauj sniegt VNAV pakalpojumus, ierobežot līdz trīsdesmitajai daļai no taksometru pakalpojumiem piešķirto licenču skaita.
- 22 *P&L* ir VNAV pakalpojuma sniegšanas atļauju turētāja, un tā apstrīd VNAV noteikumus iesniedzējtiesā. *P&L* un četrpadsmit citi uzņēmumi, kas VNAV noteikumu pieņemšanas datumā jau sniedza VNAV pakalpojumus šajā teritorijā, tostarp uzņēmumi, kuri ir saistīti ar starptautiskām tiešsaistes platformām, uzskata, ka, ņemot vērā tiem ar VNAV noteikumiem uzliktos ierobežojumus, šo noteikumu pieņemšanas vienīgais mērķis ir bijis radīt šķēršļus to darbībai, turklāt – tikai lai aizsargātu taksometru nozares intereses. *P&L* un šie citi uzņēmumi tādējādi lūdz iesniedzējtiesai atzīt VNAV noteikumus par spēkā neesošiem *ipso iure*.
- 23 *Asociación Nacional del Taxi (Antaxi)* (turpmāk tekstā – “*ANT*”), *Asociación Profesional Élite Taxi*, *Sindicat del Taxi de Catalunya (STAC)*, *Tapoca VTC1 SL* un *Agrupació Taxis Companys* ir iestājušās šajā lietā *AMB* atbalstam.

- 24 *Tribunal Superior de Justicia de Cataluña* (Katalonijas Augstā tiesa) norāda, ka taksometri un vieglie nomas automobiļi ar vadītāju (turpmāk tekstā – “VNAV”) savstarpēji konkurē pilsētas mēroga pasažieru pārvadājumu pakalpojumu jomā. Uz taksometru pakalpojumiem kā “vispārējas nozīmes pakalpojumiem” attiecoties speciāls tiesiskais regulējums, to darbības veikšanai nepieciešamais licenču skaits esot ierobežots un uz to tarifiem attiecoties iepriekšēja administratīva atļauja. Lai gan taksometri galvenokārt darbojoties pilsētas teritorijā, tomēr, ievērojot attiecīgās prasības, tie varot sniegt arī starppilsētu transporta pakalpojumus.
- 25 Kā norāda iesniedzējtiesa, VNAV pakalpojumu sniedzējiem ir jāiegūst atļaujas šīs darbības veikšanai un tās tiek izsniegtas ierobežotā skaitā. Tā precizē, ka pamatlietas faktu norises laikā VNAV varēja sniegt starppilsētu un pilsētas transporta pakalpojumus visā valsts teritorijā, piemērojot tarifus, uz kuriem attiecās nevis iepriekšēja atļauja, bet iepriekš noligtu cenu sistēma, kas ļāva lietotājam iepriekš noskaidrot – un, iespējams, internetā samaksāt – sniegtā pakalpojuma kopējo cenu. Atšķirībā no taksometriem VNAV nevarot izmantot autobusu joslas, tiem neesot pieturu uz publiskiem ceļiem un tie nevarot uzņemt klientus tieši uz publiska ceļa, ja iepriekš nav noslēgta vienošanās par pakalpojumu sniegšanu.
- 26 Iesniedzējtiesa norāda, ka 2018. gadā *Tribunal Supremo* (Augstākā tiesa, Spānija) ir atzinusi, ka VNAV pakalpojumu licenču skaits un taksometru pakalpojumu licenču skaits attiecību 1 pret 30 nekad nav pamatojis jebkāds objektīvs apsvērums. Tā no minētā secina, ka *LOTT* 48. panta 3. punktu, kas ir pieļāvis VNAV licenču ierobežošanu ar VNAV noteikumiem, var kvalificēt kā patvaļīgu un ka tas tāpat ir pretrunā *LESD* 49. pantam, jo ar to uzņēmumiem, kuri piedāvā VNAV pakalpojumus Eiropas Savienībā, esot padarīta praktiski neiespējama uzņēmējdarbības veikšana Barselonas metropoles teritorijā, un *LESD* 107. panta 1. punktā paredzētajam aizliegumam radīt šķēršļus tirdzniecībai Savienībā, piešķirot valsts atbalstu.
- 27 *Tribunal Superior de Justicia de Cataluña* (Katalonijas Augstā tiesa) ir tādas pašas šaubas par to, vai ar šīm Savienības tiesību normām ir saderīga “divkāršas licences” sistēma, kas Barselonas metropoles teritorijā tiek piemērota VNAV. Tā kā pamatlietas faktu norises laikā *LOTT* 91. pantā un *ROTT* 182. panta 2. punktā bija paredzēts, ka VNAV atļaujas ļauj sniegt “pakalpojumus gan pilsētā, gan starp pilsētām visā valsts teritorijā”, tas, ka *AMB* ir papildus noteikusi prasību par licences saņemšanu, lai varētu sniegt pilsētas mēroga VNAV pakalpojumus Barselonas metropoles teritorijā, turklāt tai piemērojot papildu prasības, varētu tikt uzskatīts par stratēģiju, kuras mērķis ir līdz minimumam samazināt VNAV pakalpojumu radīto konkurenci attiecībā uz taksometriem.
- 28 Kā norāda iesniedzējtiesa, *AMB* minētie VNAV noteikumu pamatojumi attiecoties vispirms uz to, ka VNAV pakalpojumi apdraudot taksometru pakalpojumu ekonomisko dzīvotspēju, radot tiem negodīgu konkurenci un izraisot intensīvu ceļu izmantošanu. Turpinājumā – ar *AMB* piešķirtajām 10 523 taksometru pakalpojumu licencēm pietiekot, lai apmierinātu iedzīvotāju vajadzības un vienlaikus nodrošinātu taksometru darbības rentabilitāti. Visbeidzot – *AMB* uzsverot vides aizsardzību.
- 29 Tomēr šīs tiesas ieskatā ekonomiskie apsvērumi attiecībā uz taksometru situāciju nevarot pamatot VNAV noteikumos ietvertos pasākumus. Runājot par apsvērumiem attiecībā uz ceļu izmantošanu, *AMB* neesot izsvērusi samazinātas privāto automašīnu lietošanas sekas, ko var radīt VNAV pakalpojums. Turklāt VNAV esot jābūt stāvvietai, un tie nevarot ne braukāt apkārt, meklējot klientus, ne arī tikt novietoti stāvēšanai uz publiska ceļa. Tāpat vides apsvērumos neesot ņemtas vērā pastāvošās metodes, kas varētu garantēt pakalpojuma sniegšanu, izmantojot mazāk piesārņojošus transportlīdzekļus vai pat tādus, kas vispār nerada piesārņojumu. Turklāt

taksometru autoparks tiekot raksturots kā “tīrs”, nenorādot, kāpēc šāds raksturojums neattiektos uz VNAV autoparku. *AMB* galvenais mērķis šķietami esot bijis izmantot VNAV noteikumus, lai saglabātu vai aizsargātu taksometru nozares intereses.

30 Šādos apstākļos *Tribunal Superior de Justicia de Cataluña* (Katalonijas Augstā tiesa) nolēma apturēt tiesvedību un uzdot Tiesai šādus prejudiciālus jautājumus:

“1) Vai LESD 49. pants un 107. panta 1. punkts nepieļauj tādus valsts legīslatīvus un likumpamatotus normatīvus aktus, ar kuriem bez pamatota iemesla [VNAV] izsniedzamo licenču skaits ir ierobežots līdz vienai vai mazāk nekā vienai licencei attiecībā pret katrām trīsdesmit taksometru licencēm?

2) Vai LESD 49. pants un 107. panta 1. punkts nepieļauj tādu valsts tiesisko regulējumu, kurā bez pamatota iemesla ir noteikts, ka jāiegūst otra atļauja un jāizpilda papildu prasības attiecībā uz [VNAV], ar ko vēlas sniegt pakalpojumus pilsētas mērogā?”

Par prejudiciālajiem jautājumiem

Par lūguma sniegt prejudiciālu nolēmumu pieņemamību

31 *AMB* uzskata, ka lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu ir nepieņemams trīs iemeslu dēļ. Vispirms – iesniedzējtiesas nolēmumā neesot minēti piemērojamie reģionālie un vietējie tiesību akti, un tajā neesot precizēts apstākļi, ka pastāv tiesiskais regulējums, uz kuru ir balstītas VNAV noteikumu normas, gan attiecībā uz *AMB* kompetenci, gan šo noteikumu pamatojumu, kas ir saistīts ar vides aizsardzību. Turpinot – strīda elementi skarot tikai vienu dalībvalsti, un prejudiciālie jautājumi attiecoties drīzāk uz valsts tiesību, nevis Savienības tiesību interpretāciju. Visbeidzot – *AMB* uzsver tās ieskatā tendenciozo prejudiciālo jautājumu formulējumu, kura mērķis esot ietekmēt Tiesu attiecībā uz lietas būtību.

32 *P&L* norāda, ka pirmais prejudiciālais jautājums attiecas ne tikai uz VNAV noteikumiem, bet arī uz “legīslatīv[iem] un likumpamatot[iem] normatīv[iem] akt[iem]”. Tomēr VNAV pakalpojumu licenču piešķiršanai noteiktais [skaitliskais] ierobežojums – trīsdesmitā daļa no taksometru pakalpojumu licenču skaita – izrietot vienīgi no VNAV noteikumiem. Tādējādi pirmais jautājums pārsniedzot iesniedzējtiesā izskatāmā strīda robežas, tāpēc tam neesot nozīmes šī strīda atrisināšanā.

33 *ANT* ieskatā iesniedzējtiesa patiesībā uzdod četrus prejudiciālus jautājumus, no kuriem divi attiecas uz tiesību normu par brīvību veikt uzņēmējdarbību interpretāciju un divi pārējie – uz tādu tiesību normu interpretāciju, kas pieder pie valsts atbalsta sistēmas.

34 Abi jautājumi par brīvību veikt uzņēmējdarbību esot jāatzīst par nepieņemamiem, jo Tiesa uz tiem jau esot atbildējusi: tā kā jebkurš brīvības veikt uzņēmējdarbību ierobežojums ir jāpamato ar primāru vispārējo interešu apsvērumu, valsts tiesai, ja tā – kā iesniedzējtiesa – uzskata, ka šāds apsvērumš nepastāv, aplūkotā valsts tiesību norma nav jāpiemēro vai ir jāatceļ. Turklāt, ja šie jautājumi tiktu interpretēti tādējādi, ka iesniedzējtiesa vaicā, vai VNAV noteikumi atbilst nepieciešamības un samērīguma prasībām, tie būtu nepieņemami, jo tādējādi Tiesai tiktu lūgts veikt analīzi, kuru veikt nav tās pienākums, bet tas ir valsts tiesas uzdevums. Papildus tam

Tribunal Supremo (Augstākā tiesa) jau esot veikusi šādu analīzi, nepaužot šaubas par aplūkoto valsts tiesību normu saderību ar Savienības tiesībām, un tas pierādot, ka iesniedzējtiesas uzdotie jautājumi nav noderīgi pamatlietas atrisināšanai.

- 35 Nepieņemami esot arī abi jautājumi par valsts atbalsta aizliegumu, jo Tiesa 2015. gada 14. janvāra spriedumā *Eventech* (C-518/13, EU:C:2015:9) esot skaidri atbildējusi uz līdzīgiem jautājumiem un iesniedzējtiesa neesot sniegusi ne mazāko paskaidrojumu par nepieciešamību šajā gadījumā niansēt vai precizēt šo judikatūru.
- 36 Saskaņā ar pastāvīgo judikatūru ar LESD 267. pantu ieviestajā procedūrā tikai valsts tiesai, kura izskata strīdu un kurai jāuzņemas atbildība par pieņemamo tiesas nolēmumu, ir, ņemot vērā lietas īpatnības, jānosaka, cik lielā mērā prejudiciālais nolēmums ir nepieciešams, lai šī tiesa varētu pieņemt nolēmumu, un cik nozīmīgi ir jautājumi, ko tā uzdod Tiesai. Tādējādi, ja uzdotie jautājumi attiecas uz Savienības tiesību interpretāciju, Tiesai principā ir pienākums pieņemt nolēmumu (spriedums, 2022. gada 20. septembris, VD un SR, C-339/20 un C-397/20, EU:C:2022:703, 56. punkts, kā arī tajā minētā judikatūra).
- 37 Atteikties lemt par valsts tiesas uzdotu prejudiciālo jautājumu Tiesa var tikai tad, ja ir acīmredzams, ka lūgtajai Savienības tiesību interpretācijai nav nekādas saistības ar pamatlietas faktiskajiem apstākļiem vai tās priekšmetu, ja izvirzītā problēma ir hipotētiska vai arī ja Tiesai nav zināmi faktiskie un tiesiskie apstākļi, kas nepieciešami, lai sniegtu noderīgu atbildi uz tai uzdotajiem jautājumiem (spriedums, 2022. gada 20. septembris, VD un SR, C-339/20 un C-397/20, EU:C:2022:703, 57. punkts, kā arī tajā minētā judikatūra).
- 38 Saistībā ar pēdējo minēto aspektu jāatgādina – lai valsts tiesai varētu sniegt noderīgu Savienības tiesību interpretāciju, ir nepieciešams, lai šī tiesa definētu faktiskos apstākļus un tiesisko regulējumu, kas veido kontekstu tās uzdotajiem jautājumiem, vai vismaz paskaidrotu faktiskos pieņēmumus, uz kuriem šie jautājumi ir balstīti (spriedums, 2019. gada 5. marts, *Eesti Pagar*, C-349/17, EU:C:2019:172, 49. punkts un tajā minētā judikatūra).
- 39 Tādējādi no Tiesas Reglamenta 94. panta a) un c) punkta izriet, ka lūgumā sniegt prejudiciālu nolēmumu it īpaši ir jāietver strīda priekšmeta, kā arī faktu, kuriem ir nozīme un kurus ir konstatējusi iesniedzējtiesa, kopsavilkums vai vismaz to faktu izklāsts, uz kuriem balstīti jautājumi, kā arī to iemeslu izklāsts, kas likuši iesniedzējtiesai šaubīties par noteiktu Savienības tiesību normu interpretāciju vai spēkā esamību, kā arī saikni, kuru tā konstatējusi starp šīm tiesību normām un pamatlietai piemērojamajiem valsts tiesību aktiem.
- 40 Šajā gadījumā, pirmkārt, runājot par *AMB* iebildumu, ka iesniedzējtiesas nolēmumā neesot minēti visi atbilstošie valsts, reģionālie un vietējie tiesību akti, ir jākonstatē, ka šajā iesniedzējtiesas nolēmumā ir ietverta pietiekama informācija, lai Tiesa varētu saprast gan pamatlietas tiesiskos un faktiskos apstākļus, gan uzdoto prejudiciālo jautājumu nozīmi un tvērumu. No tā izriet, ka minētais nolēmums atbilst Tiesas Reglamenta 94. panta a) punktā izvirzītajām prasībām.
- 41 Otrkārt, apgalvojot, ka prejudiciālajos jautājumos esot minēti valsts legislatīvi un likumpamatoti normatīvi akti, lai gan pamatlīeta attiecas tikai uz VNAV noteikumu tiesiskumu, *P&L* patiesībā aicina Tiesu pašai noteikt piemērojamo valsts tiesību aktu konkrētās aprises, bet tas nav tās kompetencē.

- 42 Tiesai saskaņā ar kompetences sadalījumu starp Savienības tiesām un valstu tiesām ir pienākums ņemt vērā prejudiciālo jautājumu faktisko un tiesisko kontekstu, kāds definēts iesniedzējtiesas nolēmumā. Tāpēc lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu ir jāizvērtē no iesniedzējtiesas sniegtās valsts tiesību interpretācijas skatpunkta (spriedums, 2022. gada 20. oktobris, *Centre public d'action sociale de Liège* (Atgriešanas lēmuma atsaukšana vai apturēšana), C-825/21, EU:C:2022:810, 35. punkts).
- 43 Tādējādi, tā kā iesniedzējtiesa ir definējusi faktiskos apstākļus un tiesisko regulējumu, kas veido kontekstu tās uzdotajiem jautājumiem, Tiesai nav jāpārbauda to precizitāte (spriedums, 2019. gada 5. marts, *Eesti Pagar*, C-349/17, EU:C:2019:172, 50. punkts).
- 44 Treškārt, Reglamenta 94. panta c) punktā ir prasīts, lai iesniedzējtiesa izklāstītu iemeslus, kas tai likuši šaubīties par to Savienības tiesību normu interpretāciju, kuras ir prejudiciālo jautājumu priekšmets. Prejudiciālo jautājumu formulējums, pat pieņemot, ka tā mērķis, kā apgalvo *AMB*, esot ietekmēt Tiesu, pats par sevi nevar lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu padarīt nepieņemamu, jo šāds apstākļis neatbilst nevienam no šī sprieduma 37. punktā minētajiem gadījumiem.
- 45 Ceturtkārt, pat pieņemot, kā apgalvo *ANT*, ka uz prejudiciālajiem jautājumiem sniedzamās atbildes šajā gadījumā skaidri izriet no Tiesas judikatūras, no Reglamenta 99. panta ir secināms, ka šāda apstākļa sekas būtu nevis lūguma sniegt prejudiciālu nolēmumu nepieņemamība, bet gan iespēja Tiesai uz tiem atbildēt, izdodot rīkojumu.
- 46 Piektkārt, tā kā uzdotie prejudiciālie jautājumi attiecas uz LESD 49. panta un 107. panta 1. punkta interpretāciju, *ANT* kļūdās, apgalvodama, ka ar šiem jautājumiem Tiesai vienīgi tiek lūgts veikt faktu vērtējumu, kas nav tās kompetencē.
- 47 Sestkārt, apstākļi, ka valsts augstākā tiesa strīdā, kas ir līdzīgs pamatlietā aplūkotajam strīdam, jau ir izvērtējusi iesniedzējtiesas norādīto Savienības tiesību normu potenciālo nozīmi, nevar padarīt nepieņemamu lūgumu sniegt prejudiciālu nolēmumu, kura mērķis ir panākt, lai Tiesa lemtu par šo tiesību normu interpretāciju atbilstoši LESD 267. pantam. Šāds apstākļi neatbilst nevienam no šī sprieduma 37. punktā atgādinātajiem nepieņemamības gadījumiem.
- 48 Septītkārt, ciktāl *AMB* norāda, ka visi pamatlietas aspekti ir saistīti tikai ar vienu dalībvalsti, jāatgādina iesniedzējtiesas precizējums, ka *P&L* prasība ir daļa no piecpadsmit prasībām, ar kurām tiek lūgts atcelt VNAV noteikumus un no kurām vienu ir cēlušas “starptautiskas [tiešsaistes] platformas”, bet tā būtībā ir norāde uz to, ka prasības pamatlietā mērķis ir atcelt valsts tiesību normas, kas ir piemērojamas arī citu dalībvalstu pilsoņiem, un tādējādi nolēmums, kuru iesniedzējtiesa pieņems pēc šī sprieduma, varētu radīt sekas arī attiecībā uz pēdējiem minētajiem (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2013. gada 8. maijs, *Libert* u.c., C-197/11 un C-203/11, EU:C:2013:288, 35. punkts).
- 49 No Tiesas pastāvīgās judikatūras izriet – ja iesniedzējtiesa tajā vēršas saistībā ar tiesvedību par tādu tiesību normu atcelšanu, kas piemērojamas ne tikai attiecīgās valsts pilsoņiem, bet arī citu dalībvalstu pilsoņiem, nolēmums, ko iesniedzējtiesa pieņems, ņemot vērā Tiesas spriedumu prejudiciālā nolēmuma tiesvedībā, radīs sekas arī attiecībā uz pēdējiem minētajiem, tāpēc ir pamatoti, ka Tiesa atbild uz jautājumiem, kas tai uzdoti saistībā ar LESD normām par pamatbrīvībām, pat tad, ja visi pamatlietas elementi ir saistīti tikai ar vienu dalībvalsti (spriedums, 2022. gada 7. septembris, *Cilevičs* u.c., C-391/20, EU:C:2022:638, 32. punkts un tajā minētā judikatūra).

- 50 No iepriekš minētajiem apsvērumiem izriet, ka lūgums sniegt prejudiciālu nolēmumu ir pieņemams.

Par lietas būtību

Par jautājumiem attiecībā uz LESD 107. panta 1. punktu

- 51 Ar šiem prejudiciālajiem jautājumiem iesniedzējtiesa būtībā citstarp vaicā, vai LESD 107. panta 1. punkts ir jāinterpretē tādējādi, ka tam ir pretrunā aglomerācijai piemērojams tiesiskais regulējums, kurā paredzēts, ka, pirmām kārtām, lai nodarbotos ar VNAV pakalpojumu sniegšanu šajā aglomerācijā, tiek prasīta īpaša atļauja papildus valsts atļaujai, kas nepieciešama pilsētas un starppilsētu VNAV pakalpojumu sniegšanai, un ka, otrām kārtām, VNAV pakalpojumu licenču skaits ir ierobežots līdz trīsdesmitajai daļai no attiecībā uz minēto aglomerāciju izsniegto taksometru pakalpojumu licenču skaita.
- 52 Saskaņā ar Tiesas pastāvīgo judikatūru, lai pasākumu kvalificētu par “valsts atbalstu” LESD 107. panta 1. punkta izpratnē, tiek prasīta visu šajā noteikumā paredzēto nosacījumu izpilde. Pirmkārt, ir jābūt valsts intervencei vai valsts līdzekļu izmantošanai. Otrkārt, šai intervencei jābūt tādai, kas var ietekmēt tirdzniecību starp dalībvalstīm. Treškārt, ar to ir jāpiešķir selektīva priekšrocība tās saņēmējam. Ceturtkārt, tai ir jārada konkurences izkropļojumi vai draudi tos radīt (spriedums, 2021. gada 11. novembris, *Autostrada Wielkopolska*/Komisija un Polija, C-933/19 P, EU:C:2021:905, 103. punkts, kā arī tajā minētā judikatūra).
- 53 Runājot par nosacījumu attiecībā uz valsts līdzekļu izmantošanu, jāatgādina, ka atbalsta jēdziens ietver ne tikai tādas pozitīvus piešķirumus kā subsīdijas, bet arī intervences, kas dažādās formās samazina izmaksas, kuras parasti jāsedz no uzņēmuma budžeta, un kam tāpēc ir tāds pats raksturs un identiskas sekas kā subsīdijām, lai gan tās nav subsīdijas šī termina šaurā izpratnē (spriedums, 2015. gada 14. janvāris, *Eventech*, C-518/13, EU:C:2015:9, 33. punkts un tajā minētā judikatūra).
- 54 Tādējādi, lai konstatētu valsts atbalsta esamību, ir jāpierāda pietiekami cieša saikne starp saņēmējam piešķirto priekšrocību, no vienas puses, un valsts budžeta samazinājumu vai pat pietiekami konkrētu ekonomisku risku attiecībā uz izmaksām, kas jāsedz no šī budžeta, no otras puses (spriedums, 2015. gada 14. janvāris, *Eventech*, C-518/13, EU:C:2015:9, 34. punkts un tajā minētā judikatūra).
- 55 Šajā gadījumā pietiek ar konstatējumu, ka no lūguma sniegt prejudiciālu nolēmumu nekādi neizriet, ka pamatlietā aplūkotais tiesiskais regulējums ietvertu valsts līdzekļu iesaisti.
- 56 Konkrēti, pirmkārt, ne prasība iegūt *AMB* izsniegtu atļauju VNAV pakalpojumu sniegšanai Barselonas aglomerācijā, ne šādu pakalpojumu licenču skaita ierobežošana līdz trīsdesmitajai daļai no attiecībā uz minēto aglomerāciju izsniegto taksometru pakalpojumu licenču skaita šķietami neietver tādas pozitīvus piešķirumus kā subsīdijas par labu uzņēmumiem, kuri sniedz taksometru pakalpojumus, un arī nesamazina izmaksas, kas parasti jāsedz no šo uzņēmumu budžeta.
- 57 Otrkārt, nešķiet, ka šie abi pasākumi izraisītu tādu valsts budžeta samazinājumu vai pietiekami konkrētu ekonomisku risku attiecībā uz izmaksām, kuras no tā jāsedz, kas varētu sniegt labumu uzņēmumiem, kuri sniedz taksometru pakalpojumus.

58 Šādos apstākļos uz uzdotajiem jautājumiem ir jāatbild, ka LESD 107. panta 1. punktam nav pretrunā aglomerācijai piemērojams tiesiskais regulējums, kurā paredzēts, ka, pirmām kārtām, lai nodarbotos ar VNAV pakalpojumu sniegšanu šajā aglomerācijā, tiek prasīta īpaša atļauja papildus valsts atļaujai, kas nepieciešama pilsētas un starppilsētu VNAV pakalpojumu sniegšanai, un ka, otrām kārtām, šādu pakalpojumu licenču skaits ir ierobežots līdz trīsdesmitajai daļai no attiecībā uz minēto aglomerāciju izsniegto taksometru pakalpojumu licenču skaita, ar nosacījumu, ka šie pasākumi nav tādi, kas ietver valsts līdzekļu iesaisti šīs tiesību normas izpratnē.

Par jautājumiem attiecībā uz LESD 49. pantu

59 Ar šiem prejudiciālajiem jautājumiem iesniedzējtiesa būtībā vaicā arī, vai LESD 49. pantam ir pretrunā aglomerācijai piemērojams tiesiskais regulējums, kurā paredzēts, ka, pirmām kārtām, lai nodarbotos ar VNAV pakalpojumu sniegšanu šajā aglomerācijā, tiek prasīta īpaša atļauja papildus valsts atļaujai, kas nepieciešama pilsētas un starppilsētu VNAV pakalpojumu sniegšanai, un ka, otrām kārtām, šādu pakalpojumu licenču skaits ir ierobežots līdz trīsdesmitajai daļai no attiecībā uz minēto aglomerāciju izsniegto taksometru pakalpojumu licenču skaita.

60 LESD 49. panta pirmajā daļā ir noteikts, ka, ievērojot LESD trešās daļas IV sadaļas 2. nodaļā ietvertos noteikumus, ir aizliegti ierobežojumi kādas dalībvalsts pilsoņu brīvībai veikt uzņēmējdarbību citā dalībvalstī.

61 Saskaņā ar pastāvīgo judikatūru par brīvības veikt uzņēmējdarbību ierobežojumiem ir jāuzskata visi pasākumi, kas aizliedz, kavē vai padara mazāk pievilcīgu LESD 49. pantā garantētās brīvības izmantošanu (spriedums, 2022. gada 7. septembris, Cilevičs u.c., C-391/20, EU:C:2022:638, 61. punkts, kā arī tajā minētā judikatūra).

62 Kā būtībā norādīts ģenerāladvokāta secinājumu 51.–55. punktā, pirmkārt, prasība iegūt īpašu atļauju, lai nodarbotos ar VNAV pakalpojumu sniegšanu Barselonas aglomerācijā, papildus valsts atļaujai, kas nepieciešama pilsētas un starppilsētu VNAV pakalpojumu sniegšanai, pati par sevi ir LESD 49. pantā garantētās brīvības īstenošanas ierobežojums, jo šāda prasība faktiski ierobežo piekļuvi tirgum ikvienam jaunpienācējam (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2009. gada 10. marts, *Hartlauer*, C-169/07, EU:C:2009:141, 34. punkts; pēc analogijas skat. arī spriedumu, 2002. gada 22. janvāris, *Canal Satélite Digital*, C-390/99, EU:C:2002:34, 29. punkts).

63 Otrkārt, tā tas ir arī gadījumā, kad šādu VNAV pakalpojumu licenču skaits tiek ierobežots līdz trīsdesmitajai daļai no attiecībā uz šo aglomerāciju izsniegtā taksometru pakalpojumu licenču skaita, un tas ir jākvalificē kā brīvības veikt uzņēmējdarbību ierobežojums, jo šāds ierobežojums ierobežo šajā aglomerācijā reģistrēto VNAV pakalpojumu sniedzēju skaitu.

64 Saskaņā ar pastāvīgo judikatūru šādus brīvības veikt uzņēmējdarbību ierobežojumus var pieļaut tikai ar nosacījumu, ka tie, pirmkārt, ir pamatoti ar kādu sevišķi svarīgu vispārējo interešu apsvērumu un, otrkārt, atbilst samērīguma principam, un tas nozīmē, ka tie ir piemēroti, lai saskanīgi un sistemātiski garantētu izvirzītā mērķa īstenošanu, un ka tie nepārsniedz to, kas nepieciešams šī mērķa sasniegšanai (spriedums, 2022. gada 7. septembris, Cilevičs u.c., C-391/20, EU:C:2022:638, 65. punkts, kā arī tajā minētā judikatūra).

– Par primāru vispārējo interešu apsvērumu esamību

- 65 No lūguma sniegt prejudiciālu nolēmumu, kā arī no *AMB* un Spānijas valdības Tiesā paustajiem apsvērumiem izriet, ka *VNAV* noteikumu mērķis ir ar abiem pamatlietā aplūkotajiem pasākumiem nodrošināt vispirms taksometru pakalpojumu – kas tiek uzskatīti par “vispārējas nozīmes pakalpojumu” – kvalitāti, drošību un pieejamību Barselonas aglomerācijā, it īpaši, saglabājot “pienācīgu līdzsvaru” starp taksometru pakalpojumu sniedzēju un *VNAV* pakalpojumu sniedzēju skaitu, turpinājumā – transporta, satiksmes un sabiedriskās telpas labu pārvaldību šajā aglomerācijā un visbeidzot – vides aizsardzību minētajā aglomerācijā.
- 66 Runājot konkrētāk par mērķi, kas saistīts ar taksometru pakalpojumu kvalitātes, drošības un pieejamības nodrošināšanu, no Tiesas rīcībā esošajiem lietas materiāliem izriet vispirms, ka taksometru pakalpojumu darbība ir stingri reglamentēta, jo uz šiem pakalpojumiem attiecas citstarp licenču kvotas, regulēti tarifi, universāls pienākums veikt pārvadājumus un pieejamība personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām. Ņemot vērā šīs raksturiezīmes, taksometru pakalpojumus, citstarp *AMB*, uzskata par “vispārējas nozīmes pakalpojumu”, kas ir pelnījis, lai to saglabātu kā svarīgu Barselonas aglomerācijas pilsētas transporta vispārējās organizācijas elementu.
- 67 *AMB* turpinājumā norāda, ka taksometru pakalpojumu darbības ekonomisko dzīvotspēju šķietami apdraud pieaugoša konkurence, ko rada *VNAV* pakalpojumu darbība. Šādos apstākļos līdzsvara saglabāšanu starp šiem abiem pilsētas transporta veidiem politiskās varas iestādes gan valsts, gan reģionālajā līmenī esot uztvērušas kā piemērotu un samērīgu līdzekli, lai garantētu, ka taksometru pakalpojumi tiek saglabāti kā vispārējas nozīmes pakalpojums, kas iekļauts globālā pilsētas transporta modelī.
- 68 Visbeidzot iesniedzējtiesa un vairāki lietas dalībnieki ir norādījuši, ka *Tribunal Supremo* (Augstākā tiesa) 2018. gada 4. jūnija spriedumā ir paudusi viedokli, ka pilsētas transporta organizēšana un vēlamie pilsētas transporta veidi ir valsts varas iestāžu izvēle, ka šīs iestādes šādas izvēles ietvaros var izšķirties saglabāt taksometru pakalpojumus, kuri atbilst šī sprieduma 66. punktā atgādinātajām raksturiezīmēm un tāpēc veido “vispārējas nozīmes pakalpojumu”, ka līdz ar to ir pamatoti saglabāt līdzsvaru starp šo pilsētas transporta veidu un *VNAV* pakalpojumiem, lai garantētu šī vispārējas nozīmes pakalpojuma saglabāšanu, un ka šajā nolūkā tādas attiecības paredzēšana starp *VNAV* pakalpojumu licencēm un taksometru pakalpojumu licencēm, kas var būt pat 1 pret 30, mazāk ierobežojošas alternatīvas neesamības dēļ ir piemērots un samērīgs pasākums.
- 69 Šajā ziņā, pirmkārt, kā norādīts ģenerālvokāta secinājumu 75. un 76. punktā, transporta, satiksmes un sabiedriskās telpas labas pārvaldības mērķis, no vienas puses, kā arī vides aizsardzības mērķis šādā aglomerācijā, no otras puses, var būt primāri vispārējo interešu apsvērumi (šajā nozīmē skat. spriedumus, 2011. gada 24. marts, Komisija/Spānija, C-400/08, EU:C:2011:172, 74. punkts, kā arī 2018. gada 30. janvāris, X un *Visser*, C-360/15 un C-31/16, EU:C:2018:44, 134. un 135. punkts).
- 70 Savukārt tīri ekonomiska rakstura mērķi, otrkārt, saskaņā ar pastāvīgo judikatūru nevar būt tāds primārs vispārējo interešu apsvēruma, kas varētu pamatot Līgumā garantētas pamatbrīvības ierobežojumu (spriedumi, 2010. gada 11. marts, *Attanasio Group*, C-384/08, EU:C:2010:133, 55. punkts, un 2011. gada 24. marts, Komisija/Spānija, C-400/08, EU:C:2011:172, 74. punkts, kā arī tajā minētā judikatūra). Tiesa šajā ziņā it īpaši ir atzinusi, ka, piemēram, mērķis nodrošināt

konkurējošas autobusu līnijas rentabilitāti kā tīri ekonomiska rakstura motīvs nevar būt šāds primārs vispārējo interešu apsvērums (spriedums, 2010. gada 22. decembris, *Yellow Cab Verkehrsbetrieb*, C-338/09, EU:C:2010:814, 51. punkts).

- 71 Šajā gadījumā, kā norādīts ģenerālvokāta secinājumu 61. punktā, arī mērķis nodrošināt taksometru pakalpojumu ekonomisko dzīvotspēju ir jāuzskata par tīri ekonomiska rakstura motīvu, kas nevar būt primārs vispārējo interešu apsvērums šī sprieduma iepriekšējā punktā atgādinātās judikatūras izpratnē.
- 72 No tā izriet, ka uz šo mērķi nevar atsaukties, lai pamatotu it īpaši līdzsvara saglabāšanu starp abiem pamatlietā aplūkotojumiem pilsētas transporta veidiem vai attiecību starp VNAV pakalpojumu licencēm un taksometru pakalpojumu licencēm, kas ir tīri ekonomiska rakstura apsvērumi.
- 73 Treškārt, šos konstatējumus neatspēko apstākļi, ka taksometru pakalpojumi Spānijas tiesībās ir kvalificēti kā “vispārējas nozīmes pakalpojums”.
- 74 Pirmām kārtām, kā tiesas sēdē pamatoti norādīja Eiropas Komisija, tāda pasākuma mērķim, kas ierobežo brīvību veikt uzņēmējdarbību, pašam par sevi ir jābūt primāram vispārējo interešu apsvērumam šī sprieduma 64. punktā minētās judikatūras izpratnē, un šī mērķa kvalifikācija valsts tiesībās nevar ietekmēt uz šī pamata veicamo vērtējumu.
- 75 Otrām kārtām, neviens no Tiesas rīcībā esošajos lietas materiālos ietvertajiem elementiem neliecina, ka taksometru pakalpojumu sniedzējiem, kas darbojas Barselonas aglomerācijā, būtu uzticēts pakalpojums ar vispārēju tautsaimniecisku nozīmi (turpmāk tekstā – “PVTN”) LESD 106. panta 2. punkta izpratnē, ne arī ka VNAV pakalpojumu sniedzēju brīvības veikt uzņēmējdarbību ierobežojuma neesamība juridiski vai faktiski traucētu minētajiem taksometru pakalpojumu sniedzējiem pildīt kādu tiem uzticētu īpašu sabiedriskā pakalpojuma uzdevumu.
- 76 Šajā ziņā jāatgādina – lai gan dalībvalstis ir tiesīgas noteikt savu PVTN apjomu un organizāciju, it īpaši, ņemot vērā valsts politikā izvirzītos mērķus, un lai gan uz šī pamata dalībvalstīm ir plaša rīcības brīvība, kuru Komisija var apšaubīt tikai acīmredzamas kļūdas gadījumā, šo brīvību nevar ierobežot un tā katrā ziņā jāizmanto, ievērojot Savienības tiesības (spriedums, 2020. gada 3. septembris, *Vereniging tot Behoud van Natuurmonumenten in Nederland* u.c./Komisija, C-817/18 P, EU:C:2020:637, 95. punkts, kā arī tajā minētā judikatūra).
- 77 Saskaņā ar Tiesas judikatūru pakalpojumam var būt vispārēja tautsaimnieciska nozīme, ja šai nozīmei salīdzinājumā ar nozīmi, kas ir citām saimnieciskās dzīves darbībām, piemīt specifiskas raksturiezīmes (spriedums, 2018. gada 7. novembris, Komisija/Ungārija, C-171/17, EU:C:2018:881, 51. punkts un tajā minētā judikatūra).
- 78 Turklāt, lai pakalpojumu varētu kvalificēt kā PVTN, tas ir jāsniedz, pildot īpašu sabiedriskā pakalpojuma uzdevumu, kuru pakalpojumu sniedzējam uzticējusi attiecīgā dalībvalsts (spriedums, 2018. gada 7. novembris, Komisija/Ungārija, C-171/17, EU:C:2018:881, 52. punkts).
- 79 Tātad ir svarīgi, lai saņēmējiem uzņēmumiem faktiski būtu uzticēta sabiedrisko pakalpojumu saistību izpilde un lai šīs saistības būtu valsts tiesībās skaidri definētas, un tas nozīmē, ka ir jābūt vienam vai vairākiem valsts varas aktiem, kuros ir pietiekami konkrēti definēti vismaz uzņēmumiem, kam uzdota sabiedrisko pakalpojumu saistību izpilde, noteikto saistību raksturs,

ilgums un tvērums (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2017. gada 20. decembris, *Comunidad Autónoma del País Vasco* u.c./Komisija, no C-66/16 P līdz C-69/16 P, EU:C:2017:999, 72. un 73. punkts).

- 80 Jāpiebilst, ka LESD 106. panta 2. punktā ir paredzēts, pirmām kārtām, ka uz uzņēmumiem, kam uzticēti pakalpojumi ar vispārēju tautsaimniecisku nozīmi, attiecas Līgumos ietvertie noteikumi, un jo īpaši noteikumi par konkurenci, ja šo noteikumu piemērošana *de iure* vai *de facto* netraucē veikt tiem uzticētos konkrētos uzdevumus, un, otrām kārtām, ka nedrīkst ietekmēt tirdzniecības attīstību tiktāl, lai kaitētu Savienības interesēm. Tādējādi pats LESD 106. panta 2. punkta formulējums parāda, ka atkāpes no Līguma noteikumiem ir atļautas tikai tad, ja tās ir nepieciešamas tāda konkrēta uzdevuma izpildei, kurš uzticēts uzņēmumam, kam uzdoti PVTN (spriedums, 2020. gada 3. septembris, *Vereniging tot Behoud van Natuurmonumenten in Nederland* u.c./Komisija, C-817/18 P, EU:C:2020:637, 96. un 97. punkts).
- 81 Tomēr apstākļi, ka taksometru pakalpojumu darbībai piemīt šī sprieduma 66. punktā minētās raksturiezīmes un tādējādi tā ir stingri reglamentēta, neļauj pierādīt ne to, ka nozīmei, kas piemīt šai darbībai, ir specifiskas raksturiezīmes salīdzinājumā ar nozīmi, kas piemīt citām ekonomiskām darbībām šī sprieduma 77. punktā minētās judikatūras izpratnē, ne arī to, ka taksometru pakalpojumu sniedzējiem ar šajā ziņā pietiekami konkrētiem valsts varas aktiem būtu uzticēts īpašs sabiedriskā pakalpojuma uzdevums.
- 82 Ceturtkārt, lai gan ir taisnība, ka šī sprieduma 66. punktā minētās raksturiezīmes liecina, ka taksometru pakalpojumu tiesiskā regulējuma mērķis ir citstarp nodrošināt šo pakalpojumu kvalitāti, drošību un pieejamību par labu lietotājiem, tomēr šķiet, ka pamatlietā aplūkoti pasākumi paši par sevi nav vērsti uz šo mērķu sasniegšanu.
- 83 Ņemot vērā iepriekš minētos apsvērumus, kā primārus vispārējo interešu apsvērumus, lai pamatotu pamatlietā aplūktos pasākumus, šajā gadījumā var izvirzīt tikai transporta, satiksmes un sabiedriskās telpas labas pārvaldības, no vienas puses, un vides aizsardzības, no otras puses, mērķus.

– *Par pamatlietā aplūkoto pasākumu samērīgumu*

- 84 Runājot par jautājumu, vai šie pasākumi ir piemēroti, lai saskanīgi un sistemātiski nodrošinātu šī sprieduma 83. punktā minēto mērķu īstenošanu, un nepārsniedz to, kas nepieciešams, lai sasniegtu šos mērķus, ir jānošķir prasība iegūt otru atļauju, lai nodarbotos ar VNAV pakalpojumiem, un VNAV pakalpojumu licenču skaita ierobežošana līdz trīsdesmitajai daļai no taksometru pakalpojumu licenču skaita.

– *Par prasības iegūt otru atļauju samērīgumu*

- 85 Attiecībā uz prasību iegūt īpašu atļauju VNAV pakalpojumu sniegšanai Barselonas aglomerācijā no pastāvīgās judikatūras izriet vispirms, ka iepriekšējas administratīvas atļaujas sistēma nevar leģitimizēt tādu valsts iestāžu diskrecionāru rīcību, ar kuru var tikt atņemta lietderīgā iedarbība Savienības tiesību normām, citstarp tām, kas attiecas uz pamatlietā aplūkotajām pamatbrīvībām (spriedums, 2002. gada 22. janvāris, *Canal Satellite Digital*, C-390/99, EU:C:2002:34, 35. punkts un tajā minētā judikatūra).

- 86 Līdz ar to, lai iepriekšējas administratīvas atļaujas sistēma būtu pamatota, pat ja tā ietver atkāpes no šādām pamattiesībām, tai katrā ziņā ir jābūt balstītai uz objektīviem, nediskriminējošiem un iepriekš zināmiem kritērijiem, nosakot robežas valsts iestāžu rīcības brīvības izmantošanai, lai tās nevarētu to izmantot patvaļīgi (spriedums, 2002. gada 22. janvāris, *Canal Satélite Digital*, C-390/99, EU:C:2002:34, 35. punkts un tajā minētā judikatūra).
- 87 Turpinājumā – par nepieciešamu mērķa sasniegšanai nevar uzskatīt tādu dalībvalsts ieviestu pasākumu, kas būtībā pārklājas ar kontrolēm, kuras jau ir veiktas citās procedūrās vai nu šajā pašā valstī, vai citā dalībvalstī (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2002. gada 22. janvāris, *Canal Satélite Digital*, C-390/99, EU:C:2002:34, 36. punkts).
- 88 Visbeidzot – iepriekšējas atļaujas procedūra būtu nepieciešama tikai tad, ja kontrole *a posteriori* būtu uzskatāma par pārāk novēlotu, lai garantētu tās patiesu efektivitāti un ļautu ar to sasniegt izvirzīto mērķi (spriedums, 2002. gada 22. janvāris, *Canal Satélite Digital*, C-390/99, EU:C:2002:34, 39. punkts).
- 89 Šajā gadījumā, pirmkārt, prasība iegūt iepriekšēju atļauju, protams, var būt piemērota, lai sasniegtu transporta, satiksmes un sabiedriskās telpas labas pārvaldības, kā arī vides aizsardzības mērķus. Turklāt, ņemot vērā aplūkotā pakalpojuma raksturu un to, ka tas ietver tādu vieglo automobiļu lietošanu, kurus bieži vien nevar nošķirt no citiem šīs kategorijas automobiļiem, kas tiek lietoti privāti, turklāt plašā pilsētas teritorijā, kontroli *a posteriori* var uzskatīt par pārāk novēlotu, lai garantētu tās patiesu efektivitāti un ļautu ar to sasniegt izvirzītos mērķus. No tā izriet, ka prasību par šādas iepriekšējas atļaujas iegūšanu var uzskatīt par nepieciešamu šī sprieduma 88. punktā atgādinātās judikatūras izpratnē.
- 90 Lai gan tas ir tā, saskaņā ar šī sprieduma 64. un 86. punktā atgādināto judikatūru kritērijiem, kas piemērojami VNAV pakalpojumu licenču piešķiršanai, atteikšanai un attiecīgā gadījumā atsaukšanai, vēl arī ir jābūt piemērotiem, lai saskaņīgi un sistemātiski garantētu šo mērķu īstenošanu, bet tas jāpārbauda iesniedzējtiesai.
- 91 Otrkārt, tā kā *P&L* Tiesā apgalvo it īpaši, ka kompetentā administratīvā iestāde atkarībā no situācijas tirgū sev patur tiesības VNAV pakalpojumu licenci anulēt, iesniedzējtiesas pienākums ir pārbaudīt konkrēti, vai šai iestādei, ievērojot minētos kritērijus, piešķirtās rīcības brīvības izmantošanai ir noteiktas pietiekamas robežas šī sprieduma 86. punktā atgādinātās judikatūras izpratnē, lai tā netiktu izmantota patvaļīgi.
- 92 Treškārt, tā kā *P&L* piedevām apgalvo, ka ar prasību iegūt īpašu atļauju VNAV pakalpojumu sniegšanai Barselonas aglomerācijā tiek divkāršotas esošās procedūras un prasības, kas izvirzītas šīs darbības veikšanai paredzētās valsts atļaujas izsniegšanai, iesniedzējtiesai saskaņā ar šī sprieduma 87. punktā atgādināto judikatūru būs jāpārlicinās, ka procedūras, kuras ieviestas šīs īpašās atļaujas izsniegšanai, nepārklājas ar kontrolēm, kas šajā pašā dalībvalstī jau ir veiktas šajā otrā procedūrā.
- 93 Izvērtējot šādas īpašas atļaujas nepieciešamību, iesniedzējtiesai it īpaši būs jāvērtē, vai Barselonas aglomerācijas īpatnības pamato šīs prasības ieviešanu, papildinot prasību, kas saistīta ar valsts atļaujas iegūšanu, lai sasniegtu transporta, satiksmes un sabiedriskās telpas labas pārvaldības, kā arī vides aizsardzības mērķus šajā aglomerācijā.

– Par VNAV pakalpojumu licenču skaita ierobežošanas līdz trīsdesmitajai daļai no taksometru pakalpojumu licenču skaita samērīgumu

- 94 Kā norādīts ģenerālvokāta secinājumu 80. un 81. punktā, tiesvedībā Tiesā nav atklājies neviens elements, kas ļautu pierādīt, ka pasākums, ar kuru VNAV pakalpojumu licenču skaits ir ierobežots līdz trīsdesmitajai daļai no taksometru pakalpojumu licenču skaita, ir piemērots, lai garantētu transporta, satiksmes un sabiedriskās telpas labas pārvaldības, kā arī vides aizsardzības mērķu īstenošanu.
- 95 Šajā ziņā gan no VNAV noteikumu preambulas 9. punkta, gan VNAV noteikumu sistēmas, kas it īpaši izriet no šo noteikumu 7. un 9.–11. panta, šķietami var secināt, ka VNAV pakalpojumu sniegšanas licenču ierobežošana ir galvenais elements, ar kuru šajos noteikumos paredzēts sasniegt minētos mērķus.
- 96 Citstarp *P&L, Tapoca VTC1* un Komisijas tiesvedībā Tiesā izvirzītos argumentus, ka:
- VNAV pakalpojumi samazinot privāto automobiļu izmantošanu;
 - neesot loģiski atsaukties uz problēmām saistībā ar novietošanu stāvēšanai uz *AMB* publiskajiem ceļiem, ja VNAV noteikumos uzņēmumiem, kas piedāvā VNAV pakalpojumus, ir paredzēts pienākums izmantot pašiem savas stāvvietas un nenovietot VNAV stāvēšanai uz publiskiem ceļiem;
 - VNAV pakalpojumi varētu palīdzēt sasniegt efektīvas un iekļaujošas mobilitātes mērķi, ņemot vērā to digitalizācijas līmeni un elastīgumu pakalpojumu – piemēram, tehnoloģiju platformas, kas pieejama neredzīgajiem, – sniegšanā; un ka
 - valsts tiesiskais regulējums veicinot tādu transportlīdzekļu izmantošanu, kuros VNAV pakalpojumiem tiek lietota alternatīvā enerģija,

ne *AMB*, ne Spānijas valdība nav atspēkojušas. Atbildot uz tiesas sēdē uzdotu Tiesas jautājumu, šī valdība norādīja, ka tai nav zināms, ka būtu kāds pētījums par VNAV autoparka ietekmi uz transportu, satiksmi, sabiedrisko telpu un vidi Barselonas aglomerācijā vai arī pētījums, kurā būtu apsvērtas ar VNAV noteikumiem ieviestā tiesiskā regulējuma sekas attiecībā uz šī sprieduma 94. punktā minēto mērķu sasniegšanu.

- 97 Tāpēc, neskarot vērtējumu, kas jāveic iesniedzējtiesai, tostarp no tādu iespējamu elementu skatpunkta, kuri Tiesai nav darīti zināmi, VNAV pakalpojumu licenču skaita ierobežošana līdz trīsdesmitajai daļai no taksometru pakalpojumu licenču skaita nešķiet piemērota, lai garantētu transporta, satiksmes un sabiedriskās telpas labas pārvaldības, kā arī vides aizsardzības mērķu īstenošanu.
- 98 Jāpiebilst, ka neviens no Tiesas rīcībā esošajos lietas materiālos ietvertajiem elementiem būtībā nepierāda, ka šāds VNAV pakalpojumu licenču ierobežojums nepārsniedz to, kas ir nepieciešams minēto mērķu sasniegšanai.
- 99 Nevar izslēgt, ka iespējamo VNAV autoparka ietekmi uz transportu, satiksmi, sabiedrisko telpu un vidi Barselonas aglomerācijā var pienācīgi ierobežot ar mazāk ierobežojošiem pasākumiem, tādiem kā VNAV pakalpojumu organizācijas pasākumi, šo pakalpojumu ierobežojumi noteiktos laika intervālos vai arī pārvietošanās ierobežojumi noteiktās zonās.

- 100 Nevar izslēgt arī, ka vides aizsardzības mērķi Barcelonas aglomerācijā var sasniegt ar pasākumiem, kuri mazāk apdraud brīvību veikt uzņēmējdarbību, tādiem kā emisijas ierobežojumi, kas piemērojami transportlīdzekļiem, kuri pārvietojas šajā aglomerācijā.
- 101 Tomēr arī šajā ziņā iesniedzējtiesai ir jāpārbauda, vai tajā ir pierādīts, ka mazāk ierobežojoši pasākumi nepieļauj sasniegt izvirzītos mērķus.
- 102 Ņemot vērā visus iepriekš minētos apsvērumus, uz uzdotajiem jautājumiem ir jāatbild, ka LESD 49. pantam:
- nav pretrunā aglomerācijā piemērojams tiesiskais regulējums, kurā paredzēts – lai nodarbotos ar VNAV pakalpojumu sniegšanu šajā aglomerācijā, ir prasīta īpaša atļauja papildus valsts atļaujai, kas nepieciešama pilsētas vai starppilsētu VNAV pakalpojumu sniegšanai, ja šī īpašā atļauja ir balstīta uz objektīviem, nediskriminējošiem un iepriekš zināmiem kritērijiem, kuri izslēdz jebkādu patvaļu un kuri nepārklājas ar kontrolēm, kas jau ir veiktas valsts atļaujas piešķiršanas procedūrā, bet gan atbilst šīs aglomerācijas konkrētajām vajadzībām;
 - ir pretrunā aglomerācijā piemērojams tiesiskais regulējums, kurā paredzēta VNAV pakalpojumu licenču skaita ierobežošana līdz trīsdesmitajai daļai no attiecībā uz minēto aglomerāciju izsniegto taksometru pakalpojumu licenču skaita, ja nav pierādīts ne tas, ka šis pasākums ir piemērots, lai saskanīgi un sistemātiski garantētu šīs aglomerācijas transporta, satiksmes un sabiedriskās telpas labas pārvaldības, kā arī tās vides aizsardzības mērķu īstenošanu, ne arī ka tas nepārsniedz to, kas nepieciešams šo mērķu sasniegšanai.

Par tiesāšanās izdevumiem

- 103 Attiecībā uz pamatlietas pusēm šī tiesvedība izriet no tiesvedības, kas notiek iesniedzējtiesā, tāpēc tā lemj par tiesāšanās izdevumiem. Izdevumi, kas radušies, iesniedzot apsvērumus Tiesai, un kas nav minēto pušu izdevumi, nav atlīdzināmi.

Ar šādu pamatojumu Tiesa (pirmā palāta) nospiež:

- 1) LESD 107. panta 1. punktam nav pretrunā aglomerācijā piemērojams tiesiskais regulējums, kurā paredzēts, ka, pirmām kārtām, lai nodarbotos ar vieglo automobiļu nomas ar vadītāju pakalpojumu sniegšanu šajā aglomerācijā, tiek prasīta īpaša atļauja papildus valsts atļaujai, kas nepieciešama pilsētas un starppilsētu vieglo automobiļu nomas ar vadītāju pakalpojumu sniegšanai, un ka, otrām kārtām, šādu pakalpojumu licenču skaits ir ierobežots līdz trīsdesmitajai daļai no attiecībā uz minēto aglomerāciju izsniegto taksometru pakalpojumu licenču skaita, ar nosacījumu, ka šie pasākumi nav tādi, kas ietver valsts līdzekļu iesaisti šīs tiesību normas izpratnē.
- 2) LESD 49. pantam nav pretrunā aglomerācijā piemērojams tiesiskais regulējums, kurā paredzēts – lai nodarbotos ar vieglo automobiļu nomas ar vadītāju pakalpojumu sniegšanu šajā aglomerācijā, ir prasīta īpaša atļauja papildus valsts atļaujai, kas nepieciešama pilsētas vai starppilsētu VNAV pakalpojumu sniegšanai, ja šī īpašā atļauja ir balstīta uz objektīviem, nediskriminējošiem un iepriekš zināmiem kritērijiem, kuri izslēdz jebkādu patvaļu un kuri nepārklājas ar kontrolēm, kas jau ir veiktas valsts atļaujas piešķiršanas procedūrā, bet gan atbilst šīs aglomerācijas konkrētajām vajadzībām;

- 3) LESD 49. pantam ir pretrunā aglomerācijā piemērojams tiesiskais regulējums, kurā paredzēta vieglo automobiļu nomas ar vadītāju pakalpojumu licenču skaita ierobežošana līdz trīsdesmitajai daļai no attiecībā uz minēto aglomerāciju izsniegto taksometru pakalpojumu licenču skaita, ja nav pierādīts ne tas, ka šis pasākums ir piemērots, lai saskanīgi un sistemātiski garantētu šīs aglomerācijas transporta, satiksmes un sabiedriskās telpas labas pārvaldības, kā arī tās vides aizsardzības mērķu īstenošanu, ne arī ka tas nepārsniedz to, kas nepieciešams šo mērķu sasniegšanai.

[Paraksti]