



## COMUNICADO DE IMPRENSA 206/22

Luxemburgo, 15 de dezembro de 2022

Conclusões do advogado-geral no processo C-50/21 | Prestige and Limousine

### **Segundo o advogado-geral M. Szpunar, a limitação do número de autorizações para veículos de transporte com condutor na Área Metropolitana de Barcelona viola a liberdade de estabelecimento**

*A viabilidade económica dos serviços de táxis não pode em si mesma justificar um sistema de autorizações*

Tanto os táxis como os «veículos de aluguer com condutor» («VAC») prestam serviços de transporte local privado. Em Espanha, os VAC operavam tradicionalmente no mercado do transporte interurbano, mas nos últimos anos penetraram no serviço intraurbano. Em consequência disso, o modelo tradicional de táxi, protegido da concorrência graças à regulamentação estatal, foi posto em causa. Face ao aparecimento de cada vez mais prestadores de serviços VAC, o legislador espanhol interveio a nível nacional e local.

Na Área Metropolitana de Barcelona («AMB», Espanha), são necessárias autorizações específicas para poder prestar serviços de VAC urbanos e essas autorizações estão limitadas à razão de uma por cada trinta licenças de táxi. Na prática, como o número de licenças de táxi tem permanecido estável nos últimos 35 anos, isto impede os novos operadores do mercado dos VAC de aceder a estas autorizações. No que se refere à autorização adicional requerida, à data dos factos, as autorizações para exercer a atividade de VAC permitiam prestar «serviços urbanos e interurbanos em todo o território nacional».

A Prestige and Limousine, S.L. («P&L») é titular de autorizações para explorar um serviço de VAC na AMB. Impugna e pede a anulação no Tribunal Superior de Justiça da Catalunha (Espanha) do regulamento local relativo aos serviços de VAC em toda a AMB. Perante esse mesmo tribunal encontram-se pendentes vários processos. Catorze sociedades que já prestavam serviços de VAC na área, entre as quais a P&L e sociedades ligadas a plataformas internacionais, consideram que as limitações e as restrições que o regulamento local lhes impõe, visam restringir a sua atividade e proteger os interesses do setor dos táxis.

O órgão jurisdicional nacional tem dúvidas quanto à compatibilidade com o direito da União, tanto do limite imposto ao número de autorizações VAC como do regime de «dupla autorização» a que os VAC estão sujeitos na AMB, que pode ser considerado uma estratégia para minimizar a concorrência dos serviços de VAC em relação aos táxis.

Assim, o Tribunal de Justiça é convidado a determinar se o regulamento local cumpre as exigências da liberdade de estabelecimento prevista no artigo 49.º TFUE, que se aplica aos serviços no domínio dos transportes.

Nas conclusões de hoje, o advogado-geral M. Szpunar salienta que, apesar de os serviços de transporte local de passageiros a pedido não serem atualmente objeto de harmonização na União Europeia (o que significa que, em princípio, os Estados-Membros são livres de intervir e regular nesse âmbito), a liberdade de estabelecimento deve ser respeitada. O advogado-geral afirma que **tanto a exigência de autorização como a ratio de 1 para 30**

**constituem uma restrição a essa liberdade.**

Uma vez que uma restrição à liberdade de estabelecimento só pode ser justificada, em primeiro lugar, se responder a **uma razão imperiosa de interesse geral**, o advogado-geral examina os motivos invocados como justificação pela AMB.

Segundo o advogado-geral M. Szpunar, **a viabilidade económica dos serviços de táxi não pode em si mesma constituir uma razão imperiosa de interesse geral**. Na sua opinião, é questionável que os serviços de *táxi* possam ser considerados um serviço de interesse económico geral e é duvidoso que os operadores de serviços de táxi cumpram uma obrigação de serviço público. Afirma que, embora seja verdade que o transporte privado local pode por vezes colmatar a falta de serviço não coberto pelo transporte público local, *alargar a oferta* de serviços de transporte local contribuiria para a existência de um sistema operacional. O advogado-geral suscita a questão de saber se tal oferta não deveria incluir os VAC. Afirma que a AMB pode pretender garantir a qualidade, a segurança e a acessibilidade dos serviços de táxi apenas na medida em que, com isso, não prossiga objetivos económicos. **O que não pode fazer é proteger os serviços de táxi de qualquer controlo posterior só porque esses serviços podem constituir um serviço de interesse económico geral.**

Seguindo a mesma ordem de ideias, o advogado-geral M. Szpunar sublinha que **a manutenção de um equilíbrio entre os serviços de VAC e de táxi não pode ser considerada uma razão imperiosa de interesse geral válida**. Reitera que, **se a verdadeira intenção é estabelecer um sistema adequado de transporte local privado, um aumento da oferta através da admissão de mais VAC seria seguramente mais eficaz para resolver o problema.**

Em contrapartida, o advogado-geral aceita as razões baseadas na gestão do transporte local, do tráfego e da utilização do espaço público e na proteção do ambiente. Em seguida, examina **se as medidas em causa são adequadas para concretizar** essas razões imperiosas de interesse geral.

**O advogado-geral M. Szpunar não vê, em princípio, nenhum problema em justificar uma exigência de autorização adicional**, dado que tal autorização pode responder às especificidades da região em causa, nomeadamente em termos de tráfego e poluição. No entanto, a autorização adicional **não pode exigir uma duplicação dos controlos já efetuados** no âmbito de outros procedimentos, quer nesse Estado, quer noutro Estado-Membro.

**Em contrapartida, o advogado-geral não encontra nenhum argumento a favor do carácter adequado da ratio de 1 autorização VAC por cada 30 licenças de táxi para concretizar as razões imperiosas de interesse geral acima referidas.** Interroga-se por que razão os serviços de táxi e os serviços VAC estão sujeitos a regimes jurídicos diferentes se satisfazem a mesma procura (o transporte local individual privado) e se, como afirma o órgão jurisdicional de reenvio, concorrem entre si. Salienta que, enquanto o acesso ao mercado dos VAC está limitado ao ponto de ser impossível, os problemas do regime aplicável aos táxis não são tratados. Refere o facto de que as licenças de táxi que eram obtidas inicialmente do Estado por menos de 100 euros se vendem atualmente no mercado secundário por mais de 100.000 euros. Considera que reformar e liberalizar verdadeiramente todo o sistema de táxis e de VAC pode colocar numa situação de desvantagem considerável aqueles que pagaram valores elevados por uma licença e que procuram recuperar o custo através de tarifas fixas (elevadas). No entanto, o advogado-geral sugere que há outras formas de evitar o risco de que essas pessoas sejam prejudicadas sem ser à custa dos serviços VAC e da liberdade de estabelecimento.

**NOTA:** As conclusões do advogado-geral não vinculam o Tribunal de Justiça. A missão dos advogados-gerais consiste em propor ao Tribunal, com toda a independência, uma solução jurídica nos processos que lhes são atribuídos. Os juízes do Tribunal iniciam agora a sua deliberação no presente processo. O acórdão será proferido em data posterior.

**NOTA:** O reenvio prejudicial permite aos órgãos jurisdicionais dos Estados-Membros, no âmbito de um litígio que lhes seja submetido, interrogar o Tribunal de Justiça sobre a interpretação do direito da União ou sobre a validade de um ato da União. O Tribunal não resolve o litígio nacional. Cabe ao órgão jurisdicional nacional decidir o processo em conformidade com a decisão do Tribunal. Esta decisão vincula do mesmo modo os outros órgãos jurisdicionais nacionais aos quais seja submetido um problema semelhante.

Documento não oficial, para uso exclusivo dos órgãos de informação, que não vincula o Tribunal de Justiça.

O [texto integral](#) das conclusões é publicado no sítio CURIA no dia da leitura.

Contacto Imprensa: Cristina López Roca ☎ (+352) 4303 3667.

Imagens da leitura das conclusões estão disponíveis em «[Europe by Satellite](#)» ☎ (+32) 2 2964106.

**Fique em contacto!**

