



Coletânea da Jurisprudência

ACÓRDÃO DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Segunda Secção)

14 de janeiro de 2015*

«Reenvio prejudicial — Concorrência — Auxílios de Estado — Artigo 107.º, n.º 1, TFUE — Autorização concedida apenas aos táxis de Londres e não às viaturas de aluguer com condutor para utilizar os corredores reservados aos autocarros — Conceito de ‘auxílio de Estado’ — Recursos de Estado — Vantagem económica — Vantagem seletiva — Incidência sobre as trocas comerciais entre os Estados-Membros»

No processo C-518/13,

que tem por objeto um pedido de decisão prejudicial apresentado, nos termos do artigo 267.º TFUE, pela Court of Appeal (England & Wales) (Civil Division) (Reino Unido), por decisão de 24 de setembro de 2013, que deu entrada no Tribunal de Justiça em 26 de setembro de 2013, no processo

The Queen, a pedido de:

Eventech Ltd,

contra

Parking Adjudicator,

estando presentes:

London Borough of Camden,

Transport for London,

O TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Segunda Secção),

composto por: R. Silva de Lapuerta, presidente de secção, K. Lenaerts, vice-presidente do Tribunal de Justiça, exercendo funções de juiz da Segunda Secção, J.-C. Bonichot, A. Arabadjiev (relator) e J. L. da Cruz Vilaça, juízes,

advogado-geral: N. Wahl,

secretário: L. Hewlett, administradora principal,

vistos os autos e após a audiência de 3 de julho de 2014,

* Língua do processo: inglês.

vistas as observações apresentadas:

- em representação da Eventech Ltd, por K. Bacon, barrister, mandatada por J. Maitland-Walker, solicitor,
- em representação da Transport for London, por C. Moore, na qualidade de agente, assistida por M. Chamberlain, QC, e S. Love, barrister,
- em representação do Governo polaco, por B. Majczyna, na qualidade de agente,
- em representação da Comissão Europeia, por L. Flynn e P.-J. Loewenthal, na qualidade de agentes,
- em representação do Órgão de Fiscalização da AECL, por X. Lewis, C. Perrin e A. Steinarsdóttir, na qualidade de agentes,

ouvidas as conclusões do advogado-geral na audiência de 24 de setembro de 2014,

profere o presente

Acórdão

- 1 O pedido de decisão prejudicial tem por objeto a interpretação do artigo 107.º, n.º 1, TFUE.
- 2 Este pedido foi apresentado no âmbito de um litígio que opõe a Eventech Ltd (a seguir «Eventech») ao Parking Adjudicator a respeito da legalidade de uma política implementada pela Transport for London (a seguir «TfL») e pela maioria dos London Boroughs (freguesias de Londres) que consiste em autorizar os táxis de Londres a circular na maioria dos corredores reservados aos autocarros desta cidade durante o horário em que vigoram as restrições de circulação nestes corredores, mas que proíbe as viaturas de aluguer com condutor (a seguir «VAC») de aí circularem, exceto para recolherem ou largarem passageiros com reserva prévia (a seguir «política do corredor reservado aos autocarros»).

Quadro jurídico

Táxis de Londres e VAC

- 3 Em Londres, os serviços de táxi são prestados pelos táxis de Londres e pelas VAC. Ambos os tipos de serviço são licenciados pela London Taxi and Private Hire, que é parte da TfL. Essas licenças são concedidas ao abrigo de disposições legais distintas e estão sujeitas a requisitos diferentes consoante se trate de táxis de Londres ou de VAC.
- 4 A licença de exploração dos táxis de Londres é emitida nos termos das disposições estabelecidas na Portaria dos táxis de Londres de 1934 (London Cab Order 1934). Esta portaria foi aprovada ao abrigo da competência prevista na section 6 da Lei metropolitana relativa aos transportes públicos de 1869 (Metropolitan Carriage Act 1869) que, na sua section 8(2), dispõe que, em Londres, um táxi só pode «oferecer os seus serviços» se o condutor for titular de uma licença de exploração emitida pela TfL nos termos da section 8 dessa lei.
- 5 Daqui resulta que apenas os táxis titulares de uma licença de exploração emitida nos termos da referida portaria estão autorizados a «oferecer os seus serviços» («ply for hire») em Londres, conceito que é definido como sendo o facto de angariar ou esperar por passageiros sem reserva prévia. Segundo o órgão jurisdicional de reenvio, resulta de um inquérito realizado em 2009 que 8% dos

trajetos efetuados pelos táxis de Londres são objeto de uma reserva prévia, 52% resultam de o passageiro chamar o táxi na rua e, na maioria dos outros trajetos, o passageiro apanha o táxi numa praça de táxis. Contudo, a Eventech contesta estes valores e alega que cerca de 60% dos táxis de Londres utilizam hoje uma aplicação, denominada «Hailo», que permite que os utilizadores reservem um táxi a partir do seu telemóvel.

- 6 A licença de exploração das VAC é emitida ao abrigo das disposições da Lei das VAC (Londres) de 1998 [Private Hire Vehicles (London) Act 1998]. As VAC não têm o direito de «oferecer os seus serviços» em Londres e só podem aceitar passageiros que tenham previamente contratado os seus serviços. No que respeita às pessoas que efetuaram uma reserva prévia, não é contestado que as VAC estão em concorrência com os táxis de Londres.
- 7 Por outro lado, resulta dos autos que, desde as Leis relativas aos fiacres de Londres de 1831 e de 1853 (London Hackney Carriage Acts 1831 and 1853), os táxis de Londres estão sujeitos à «obrigação de prestação de serviço» que impõe aos táxis que tenham aceitado prestar o serviço a um passageiro numa praça de táxis ou na rua que conduzam esse passageiro até ao seu lugar de destino, nos limites de certa distância ou de certa duração do trajeto. Essa obrigação não se impõe às VAC.
- 8 Os táxis de Londres são imediatamente reconhecíveis pela sua forma, pela sua dimensão e pelo dispositivo identificador luminoso que indica «Taxi», uma vez que devem responder a condições de aptidão que preveem um certo número de critérios que, no momento atual, só duas marcas de veículos satisfazem. Em contrapartida, as VAC podem ter qualquer cor e forma, pelo que existem atualmente cerca de 700 marcas e modelos diferentes de VAC que dispõem de uma licença de exploração.
- 9 As tarifas cobradas pelos táxis de Londres estão sujeitas a uma rigorosa regulamentação e só podem ser faturadas se forem calculadas por meio de um taxímetro. Por seu turno, os condutores de VAC podem fixar livremente os preços e os seus veículos não estão equipados com taxímetro, sendo o preço da viagem indicado no momento da reserva, independentemente da duração do trajeto, enquanto os preços dos táxis de Londres variam em função dessa duração.
- 10 Os táxis de Londres devem poder transportar pessoas que se deslocam em cadeira de rodas. No que respeita às VAC, não existe obrigação de acessibilidade.
- 11 Antes de obter uma licença de exploração, os motoristas dos táxis de Londres devem passar um exame intitulado «Conhecimento de Londres» («Knowledge of London») que necessita de dois a quatro anos de preparação. Antes de obter uma licença de exploração, os motoristas de VAC devem passar um teste topográfico que dura, em geral, um dia. Os motoristas de táxis de Londres devem passar também o «teste de condução avançada da Agência de Normas de Condução» («Driving Standards Agency Advanced Driving Assessment»), enquanto nenhuma condição deste tipo existe para os motoristas de VAC.

Competências da polícia de trânsito e política do corredor reservado aos autocarros

- 12 A section 121A da Lei do tráfego rodoviário de 1984 (Road Traffic Regulation Act 1984, a seguir «Lei de 1984») designa a autoridade competente em matéria de circulação rodoviária em relação a todas as vias públicas em Inglaterra, País de Gales e Escócia. A subsection (1A) desta section designa a TfL como autoridade competente para determinadas vias na Grande Londres, conhecidas como «vias da Autoridade da Grande Londres», que é a autoridade competente para a Grande Londres (a seguir «AGL»). Estas vias, sujeitas à AGL, cobrem 580 quilómetros e são, em geral, as vias mais importantes da Grande Londres. Nos termos da section 121A(2) da Lei de 1984, as autoridades competentes em matéria de circulação rodoviária responsáveis por quase todas as outras vias em Londres e na Grande Londres são os Boroughs (freguesias) desta cidade.

- 13 O poder de uma autoridade de circulação rodoviária responsável por uma determinada via para limitar o tráfego nessa via, ou num troço da mesma, a certos tipos de veículos resulta da section 6 da Lei de 1984, que dispõe, na sua versão aplicável ao litígio no processo principal:
- «1. A autoridade de circulação rodoviária de uma via na Grande Londres pode, nos termos desta section, adotar decisões para controlar ou regular o tráfego quer de veículos quer de outros tipos (incluindo pedestre). Nomeadamente, podem ser estabelecidas disposições:
- a) referentes a qualquer uma das finalidades ou relativas a qualquer uma das matérias mencionadas no anexo 1 desta lei, e
 - b) referentes a quaisquer outras finalidades que correspondam a uma finalidade mencionada numa das alíneas a) a g) da section 1(1) desta lei.
2. Quando o Secretary of State [Ministro] for a autoridade de circulação rodoviária de uma via, o poder de decisão previsto nesta section é igualmente exercido, sob sua autorização, pela autoridade de circulação rodoviária local.
3. Nos termos desta section, podem ser adotadas quaisquer decisões que se apliquem:
- a) à totalidade da área de uma autoridade local, a determinadas partes desta área, a determinados locais ou ruas, ou partes de ruas, situados nessa área;
 - b) ao longo do dia ou durante períodos específicos;
 - c) apenas em ocasiões especiais ou em momentos especiais;
 - d) a qualquer tipo de tráfego;
 - e) sem prejuízo das exceções que possam ser especificadas na decisão ou por esta estabelecidas.»

14 As finalidades estabelecidas no anexo 1 da Lei de 1984 incluem, no seu n.º 3, o objetivo de «[r]egular a posição relativa do tráfego de diferentes velocidades ou tipos, na estrada». As finalidades referidas na section 1(1) da mesma lei visam «evitar o perigo para as pessoas ou outro tráfego que utilizem a via [da Grande Londres] ou qualquer outra via ou prevenir a possibilidade de algum perigo decorrente» e «facilitar a passagem, nessa via ou nalguma outra via, de qualquer tipo de tráfego (incluindo pedestre)».

15 A section 6 da Lei de 1984 permite aos vários Boroughs de Londres e à TfL definir os corredores reservados aos autocarros nas vias abrangidas nas suas áreas de competência enquanto autoridade de circulação rodoviária.

16 No exercício dos poderes que lhe são conferidos pela section 6, a TfL definiu os corredores reservados aos autocarros ao longo de várias vias da AGL. Além disso, este organismo adotou a política do corredor reservado aos autocarros, que permitiu aos táxis de Londres, mas não às VAC, utilizarem os corredores reservados aos autocarros geridos pela TfL durante o horário em que vigoram as restrições de circulação nestes corredores. Contudo, as VAC são autorizadas a utilizar os corredores reservados aos autocarros para recolherem ou largarem um passageiro. Esta política tem sido aplicada pelo menos desde 2000.

17 Em conformidade com a política do corredor reservado aos autocarros praticada pela TfL, a maioria dos Boroughs de Londres adotou também políticas que autorizam os táxis de Londres, mas não as VAC, a usar os corredores reservados a autocarros por eles geridos durante o horário em que vigoram as restrições de circulação. Em particular, é o caso do corredor reservado aos autocarros de Southampton Row, gerido pelo London Borough of Camden (freguesia londrina de Camden).

Sanções

- 18 O poder de as autoridades de circulação rodoviária lavrarem autos de contraordenação por violação das decisões tomadas em aplicação da section 6 da Lei de 1984 está previsto na section 4 da Lei das autoridades locais de Londres de 1996 (London Local Authorities Act 1996), cujas disposições pertinentes estabelecem:
- «1. Quando:
- a) relativamente a qualquer via AGL ou via secundária AGL, a [TfL] [...]
- com base na informação fornecida pela utilização de um aparelho homologado, tiver motivos para crer que [...] o proprietário do veículo é devedor de uma coima relativa a esse veículo [...], a [TfL] pode lavrar um auto de contraordenação contra quem se verifique ser o proprietário do veículo.
2. [...] [O] proprietário do veículo é devedor de uma coima relativa ao veículo se a pessoa de quem este estiver a cargo violar ou não cumprir uma decisão adotada nos termos das sections 6 ou 9 ou os regulamentos adotados nos termos da section 12 [da Lei de 1984], na medida em que estas normas prevejam que a totalidade ou parte das faixas de uma via são destinadas a um corredor reservado aos autocarros, devendo a coima ser paga,
- (a) quando a violação ou o incumprimento sejam relativos a uma via AGL ou a uma via secundária AGL, à [TfL] [...]»
- 19 As decisões adotadas nos termos da section 6 da Lei de 1984 podem também ser executadas pela polícia, uma vez que a section 8(1) da mesma estabelece que a violação ou o incumprimento de uma decisão deste tipo constitui um ilícito criminal. No entanto, na prática, a grande maioria das infrações a essas decisões são tratadas por meio de processos de execução não penal que se traduzem em autos de contraordenação lavrados pelas autoridades de circulação rodoviária.

Litígio no processo principal e questões prejudiciais

- 20 A Eventech é uma sociedade detida a 100% pela Addison Lee plc (a seguir «Addison Lee»), que, por sua vez, é a operadora de uma frota de VAC na Grande Londres. A Eventech é a proprietária registada de todas as VAC da Addison Lee, que, através da celebração de contratos, as aluga a motoristas independentes.
- 21 A Eventech salienta que, no litígio no processo principal, apresentou elementos de prova que mostram várias publicidades de entidades que exploram os táxis de Londres a referirem as vantagens de reservar um táxi em detrimento de uma VAC, na medida em que, nas horas de ponta, os táxis podem deslocar-se nos corredores reservados aos autocarros. Segundo a Eventech, estes elementos não são contestados e constituem a razão pela qual a TfL não contesta que a sua política de utilização dos corredores reservados aos autocarros proporciona às entidades que exploram os táxis uma vantagem económica instituída pelo Estado.
- 22 A TfL precisa que o presidente da Addison Lee transmitiu uma circular aos seus motoristas informando-os de que podiam utilizar os corredores reservados aos autocarros de Londres, cujo acesso é permitido aos táxis de Londres, e na qual se propõe indemnizá-los por qualquer coima ou outra responsabilidade incorrida com essa ação. A este respeito, precisa que obteve como medida provisória uma decisão de cessação de uma infração penal.

- 23 A Eventech salientou que, em dezasseis meses, a saber, desde o fim de julho de 2011 até ao início de dezembro de 2012, a TfL e diversos conselhos dos Boroughs londrinos lhe infligiram coimas num montante total superior a 180 000 libras esterlinas (GBP), correspondendo a cerca de 215 166 euros, por ter utilizado os corredores reservados aos autocarros em Londres.
- 24 No caso em apreço, o London Borough of Camden notificou a Eventech de dois autos de contraordenação devido ao facto de, em 6 e 13 de outubro de 2010, respetivamente, dois motoristas de VAC da Addison Lee terem utilizado o corredor reservado aos autocarros de Southampton Row, no centro de Londres. A Eventech impugnou essas contraordenações perante o Parking Adjudicator. Por decisão deste último de 16 de agosto de 2011, essa impugnação foi indeferida.
- 25 Por sentença de 13 de julho de 2012, a High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court), negou provimento ao recurso interposto pela Eventech da referida decisão. Tendo a Eventech obtido autorização para interpor recurso dessa sentença, o processo foi examinado pela Court of Appeal em 23 e 24 de abril de 2013.
- 26 A Eventech considera, nomeadamente, que a política do corredor reservado aos autocarros constitui um auxílio de Estado não notificado a favor dos operadores de táxis de Londres, que viola os artigos 108.º, n.º 3, TFUE e 107.º, n.º 1, TFUE.
- 27 A este respeito, o órgão jurisdicional de reenvio considera que é pacífico que a referida política confere uma vantagem económica aos táxis de Londres, que essa política é imputável ao Estado e que é suscetível de causar distorções de concorrência entre as VAC e os táxis de Londres, na medida em que permite que estes circulem mais rapidamente do que as VAC nas vias abrangidas por essa política, concedendo-lhes, especificamente, uma vantagem competitiva na angariação de potenciais clientes. Em contrapartida, os outros requisitos do conceito de auxílio de Estado não estão necessariamente preenchidos.
- 28 Com efeito, a TfL alega que a vantagem económica de que os táxis de Londres beneficiam devido à política do corredor reservado aos autocarros não é conferida através de recursos do Estado, uma vez que esta política não produz quaisquer efeitos sobre esses recursos. Esta política também não é seletiva, uma vez que, atendendo ao objetivo prosseguido pela mesma, os táxis de Londres e as VAC não estão em situação jurídica ou factual comparável. Em qualquer caso, o efeito distintivo desta política é justificado pela natureza e pela estrutura geral do sistema. Por último, a referida política não é suscetível de afetar as trocas comerciais entre Estados-Membros, uma vez que constitui uma medida local, aplicável unicamente em Londres.
- 29 Ao invés, a Eventech alega que a vantagem económica em causa é concedida por meio de recursos do Estado, por um lado, porque é permitido aos táxis de Londres um acesso preferencial a um ativo do Estado e, por outro, pelo facto de a política do corredor reservado aos autocarros conceder a esses táxis uma derrogação à obrigação de pagar coimas ou outras penalidades pela utilização desses corredores. Esta política é seletiva na medida em que confere uma vantagem aos táxis de Londres relativamente aos seus concorrentes, a saber, as VAC. Por último, uma vez que a referida política diz respeito a um setor em que podem operar empresas de outros Estados-Membros, não pode ser excluída uma incidência sobre as trocas comerciais entre os Estados-Membros.
- 30 Nestas circunstâncias, a Court of Appeal (England & Wales) (Civil Division) decidiu suspender a instância e submeter ao Tribunal de Justiça as seguintes questões prejudiciais:
- «1) Disponibilizar um corredor reservado aos autocarros numa via pública aos táxis [de Londres,] mas não às [VAC], durante o horário de funcionamento desse corredor reservado aos autocarros, implica a utilização de 'recursos do Estado' na aceção do artigo 107.º, n.º 1, TFUE, nas circunstâncias do caso em apreço?

- 2) a) Para determinar se a disponibilização de um corredor reservado aos autocarros numa via pública aos táxis [de Londres,] mas não às [VAC], durante o horário de funcionamento deste corredor reservado aos autocarros, é seletiva para efeitos do artigo 107.º, n.º 1, TFUE, qual é o objetivo pertinente em relação ao qual deve ser apreciada a questão de saber se os táxis [de Londres] e as [VAC] estão numa situação jurídica e factual comparável?
- b) Caso possa ser demonstrado que o objetivo pertinente, para efeitos da alínea a) da segunda questão, é, pelo menos parcialmente, a criação de um sistema de transporte seguro e eficiente, e que existem considerações de segurança e/ou eficiência que justificam que os táxis [de Londres] tenham permissão para circular nos corredores reservados aos autocarros, que não são aplicáveis nos mesmos termos às [VAC], pode afirmar-se que a medida não é seletiva na aceção do artigo 107.º, n.º 1, TFUE?
- c) Na resposta à alínea b) da segunda questão é necessário verificar se o Estado-Membro que invoca essa justificação também demonstrou que o tratamento favorável dado aos táxis [de Londres] em comparação com o que é dado às [VAC] é proporcional e não excede o que é necessário?
- 3) Deve considerar-se que disponibilizar um corredor reservado aos autocarros numa via pública aos táxis [de Londres,] mas não às [VAC], durante o horário de funcionamento desse corredor reservado aos autocarros, pode afetar [as trocas comerciais] entre Estados-Membros para efeitos do artigo 107.º, n.º 1, TFUE, quando a via em questão está localizada no centro de Londres e os cidadãos de qualquer Estado-Membro não estão impedidos de ser proprietários ou de conduzir táxis [de Londres] ou [VAC]?

Quanto às questões prejudiciais

Quanto à primeira e segunda questões

- 31 Com a primeira e segunda questões, que há que examinar em conjunto, o órgão jurisdicional de reenvio pergunta, em substância, se o facto de, com o objetivo de criar um sistema de transportes seguro e eficaz, os táxis de Londres serem autorizados a circular nos corredores reservados aos autocarros nas vias públicas durante o horário em que vigoram as restrições de circulação nesses corredores, ao mesmo tempo que as VAC são proibidas de circular nesses corredores, exceto para embarcar ou desembarcar passageiros que tenham previamente reservado os seus serviços, implica a utilização de recursos do Estado e confere a esses táxis uma vantagem económica seletiva na aceção do artigo 107.º, n.º 1, TFUE. Pretende também saber se, para responder a esta questão, há que examinar se a referida medida é proporcionada e não ultrapassa o que é necessário.
- 32 Nos termos do artigo 107.º, n.º 1, TFUE, «[s]alvo disposição em contrário dos Tratados, são incompatíveis com o mercado interno, na medida em que afetem as trocas comerciais entre os Estados-Membros, os auxílios concedidos pelos Estados ou provenientes de recursos estatais, independentemente da forma que assumam, que falseiem ou ameacem falsear a concorrência, favorecendo certas empresas ou certas produções».
- 33 Quanto ao requisito relativo à utilização de recursos do Estado, há que recordar que o conceito de auxílio abrange não apenas prestações positivas, como subvenções, mas também intervenções que, sob diversas formas, aliviam os encargos que, normalmente, oneram o orçamento de uma empresa, pelo que, não sendo subvenções na aceção estrita da palavra, têm a mesma natureza e efeitos idênticos (acórdão Frucona Košice/Comissão, C-73/11 P, EU:C:2013:32, n.º 69 e jurisprudência referida).

- 34 Consequentemente, para efeitos da declaração da existência de um auxílio de Estado, deve estabelecer-se umnexo suficientemente direto entre, por um lado, a vantagem concedida ao beneficiário e, por outro, uma diminuição do Orçamento do Estado, ou mesmo um risco económico suficientemente concreto de encargos que o onerem (v., neste sentido, acórdãos Bouygues e Bouygues Télécom/Comissão e o. e Comissão/França e o., C-399/10 P e C-401/10 P, EU:C:2013:175, n.º 109).
- 35 No caso em apreço, resulta dos autos de que dispõe o Tribunal de Justiça que o órgão jurisdicional de reenvio se interroga sobre o mérito da argumentação, apresentada pela Eventech a esse órgão jurisdicional e reiterada perante o Tribunal de Justiça, segundo a qual a política do corredor reservado aos autocarros abrange tais encargos orçamentais devido, por um lado, ao acesso preferencial dos táxis de Londres a uma infraestrutura que pertence ao Estado, a saber, os corredores reservados aos autocarros em Londres, por cuja utilização não é imputado nenhum encargo a esses táxis, e, por outro, à isenção da obrigação de pagar coimas de que os mesmos beneficiam quando circulam nesses corredores.
- 36 No que respeita ao segundo argumento enunciado no número precedente, que há que examinar em primeiro lugar, cumpre salientar desde logo que é inerente a qualquer sistema jurídico que um comportamento definido previamente como legal e lícito não expõe as pessoas jurídicas a sanções.
- 37 Ora, no processo principal, é pacífico que o facto de os táxis de Londres poderem circular nos corredores reservados aos autocarros em Londres sem incorrerem em coimas resulta da autorização, concedida a esses táxis por força da política do corredor reservado aos autocarros, de utilizar esses corredores durante o horário em que vigoram as restrições de circulação.
- 38 Na medida em que a Eventech apoia a sua argumentação na alegada semelhança das circunstâncias factuais e jurídicas do presente processo com as do processo que deu origem ao acórdão Comissão/Países Baixos (C-279/08 P, EU:C:2011:551), há que constatar que as circunstâncias desse processo se distinguem das do litígio no processo principal.
- 39 Com efeito, no n.º 106 do acórdão Comissão/Países Baixos (EU:C:2011:551), o Tribunal de Justiça constatou que a medida em causa podia implicar um encargo suplementar para os poderes públicos sob a forma, designadamente, de uma exoneração da obrigação do pagamento de coimas ou outras sanções pecuniárias, dado que o Reino dos Países Baixos tinha dado às empresas abrangidas pela medida em causa a possibilidade de comprarem direitos de emissão para evitar o pagamento de coimas que, se esses direitos não fossem concedidos, seriam devidas uma vez que essas empresas ultrapassaram os limites legais das suas emissões de óxido de azoto.
- 40 Em contrapartida, no processo principal, é pacífico que cada utilização não autorizada dos corredores reservados aos autocarros constitui uma infração passível de coima e que as autoridades públicas competentes não instituíram nenhum meio que permita evitar o pagamento dessas coimas. Além disso, decorre da constatação efetuada no n.º 37 do presente acórdão que o facto de os táxis de Londres poderem circular nesses corredores sem incorrer em coimas não resulta de uma renúncia, por parte dos poderes públicos, à cobrança das coimas devidas, mas da autorização prévia concedida aos táxis para utilizarem esses corredores.
- 41 Por conseguinte, o facto de os táxis de Londres não serem obrigados a pagar coimas pela utilização dos corredores reservados aos autocarros não implica encargos suplementares para os poderes públicos suscetíveis de envolver uma utilização de recursos do Estado.
- 42 Quanto ao primeiro argumento invocado pela Eventech, baseado num acesso preferencial à infraestrutura de transporte financiada pelo Estado por cuja utilização nenhum encargo financeiro é imputado aos táxis de Londres, é verdade que, como salienta esta empresa, o Tribunal de Justiça considerou que o financiamento, por meio de uma injeção de capital por parte das autoridades públicas enquanto acionistas, da construção de uma infraestrutura que é objeto de exploração

económica é suscetível de dar lugar à concessão de auxílios de Estado (v., neste sentido, acórdão *Mitteldeutsche Flughafen e Flughafen Leipzig-Halle/Comissão*, C-288/11 P, EU:C:2012:821, n.ºs 43 e 44).

- 43 Contudo, no processo principal, por um lado, é pacífico que as vias de circulação rodoviária em causa, em geral, e os corredores reservados aos autocarros que pertencem a essas vias, em particular, não são objeto de nenhuma exploração económica pelas autoridades públicas. Com efeito, como foi confirmado na audiência no Tribunal de Justiça, tanto pela Eventech como pela TfL, a utilização dessas vias e desses corredores é gratuita.
- 44 Daqui resulta que, com a política do corredor reservado aos autocarros, os poderes públicos não renunciam a receitas que teriam recebido se essa política não existisse.
- 45 Por outro lado, há que recordar que a medida em causa no processo principal não respeita ao financiamento, enquanto tal, da construção dos corredores reservados aos autocarros, mas ao acesso preferencial a esses corredores. Cumpre acrescentar que resulta sem equívoco dos autos de que dispõe o Tribunal de Justiça que esses corredores não foram construídos em benefício de uma empresa específica nem de uma categoria particular de empresas, como a dos táxis de Londres, nem mesmo dos prestadores de serviços de autocarros, e não foram atribuídos a estas após a sua construção, mas que foram construídos como elemento da rede rodoviária de Londres e, antes de mais, para facilitar o transporte público realizado por meio de autocarros, independentemente da questão de saber se a organização desse serviço público estava a cargo do setor público ou do setor privado.
- 46 À luz destas considerações, a questão suscitada pela argumentação da Eventech, conforme resumida no n.º 35 do presente acórdão, é, como salientou o advogado-geral no n.º 24 das suas conclusões, saber se, em circunstâncias como as do processo principal, os poderes públicos competentes têm, ao abrigo do artigo 107.º, n.º 1, TFUE, a obrigação de cobrar aos utilizadores que beneficiam de um direito de acesso preferencial a uma infraestrutura pública uma contrapartida por esse direito.
- 47 Ora, importa salientar que esta questão não respeita, enquanto tal, ao critério de utilização de recursos de Estado, mas tem por objetivo saber se se deve considerar que a política do corredor reservado aos autocarros, com a qual a Tfl prossegue o objetivo de assegurar um sistema de transportes seguro e eficaz conforme previsto pela regulamentação nacional, confere aos seus beneficiários uma vantagem económica na aceção do artigo 107.º, n.º 1, TFUE, que entra no âmbito de aplicação do direito da União em matéria de auxílios de Estado e cujo valor económico que representa deve ser suportado pelos seus beneficiários.
- 48 A este respeito, como salientam a Comissão Europeia e o Órgão de Fiscalização da AECL, há que considerar que, quando o Estado, para prosseguir a realização de um objetivo previsto pela regulamentação desse Estado, concede a utilizadores de uma infraestrutura pública que não é explorada economicamente pelas autoridades públicas um direito de acesso preferencial a essa estrutura, não está necessariamente a conceder uma vantagem económica na aceção do artigo 107.º, n.º 1, TFUE.
- 49 Além disso, há que salientar que a identificação do objetivo prosseguido é, em princípio, prerrogativa exclusiva das autoridades públicas nacionais competentes e que estas devem dispor de uma margem de apreciação no que se refere tanto à necessidade, para a realização do objetivo regulamentar prosseguido, de renunciar a receitas potenciais como à identificação de critérios de atribuição apropriados, os quais devem, porém, ser fixados previamente de maneira transparente e não incluir nenhum elemento discriminatório.
- 50 No processo principal, é pacífico que o direito de acesso preferencial é o da utilização dos corredores reservados aos autocarros, que esse direito representa um valor económico, que é concedido pela autoridade competente em matéria de circulação rodoviária, que resulta da legislação aplicável em

matéria de circulação rodoviária que o objetivo prosseguido pela regulamentação em causa é o de assegurar um sistema de transportes seguro e eficaz, que nem a rede rodoviária em causa nem os corredores reservados aos autocarros são explorados economicamente, que o critério de atribuição é o de prestar serviços de táxi em Londres, que esse critério foi fixado previamente e de maneira transparente e, por último, que todos os prestadores desses serviços são tratados de maneira igual.

- 51 Quanto à existência de uma ligação entre a realização do objetivo regulamentar de assegurar um sistema de transportes seguro e eficaz e a renúncia, em virtude da política do corredor reservado aos autocarros, a receitas potenciais, como salientou com razão o advogado-geral no n.º 30 das suas conclusões, não se pode excluir que a cobrança de uma contrapartida aos táxis de Londres, correspondente ao valor económico que representa o seu direito de acesso aos corredores reservados aos autocarros, seja suscetível de comprometer, pelo menos parcialmente, a realização desse objetivo, uma vez que poderia dissuadir uma parte dos táxis de Londres de circular nos referidos corredores.
- 52 Além disso, tendo em conta as características dos táxis de Londres, conforme expostas nos n.ºs 4 a 11 do presente acórdão, as autoridades nacionais competentes consideraram razoavelmente que o acesso desses táxis aos corredores reservados aos autocarros era suscetível de favorecer a eficácia do sistema de transportes rodoviários de Londres e que, por conseguinte, o critério de atribuição do direito em causa, a saber, o de prestar serviços de táxi em Londres, é de molde a permitir a realização do objetivo pretendido.
- 53 À luz das considerações precedentes, há ainda que verificar se o critério de atribuição do direito de acesso adotado pela autoridade competente se aplica aos operadores económicos em causa de maneira não discriminatória. Ora, como salientou o advogado-geral no n.º 35 das suas conclusões, essa análise coincide, em substância, com a de saber se a política do corredor reservado aos autocarros confere aos táxis de Londres uma vantagem económica seletiva. Por conseguinte, há que tratar esta questão no âmbito do exame da existência dessa vantagem.
- 54 A este respeito, há que recordar que o artigo 107.º, n.º 1, TFUE proíbe os auxílios «favorecendo certas empresas ou certas produções», isto é, os auxílios seletivos (acórdão Mediaset/Comissão, C-403/10 P, EU:C:2011:533, n.º 36).
- 55 A este respeito, resulta de jurisprudência constante do Tribunal de Justiça que o artigo 107.º, n.º 1, TFUE impõe que se determine se, no quadro de um dado regime jurídico, uma medida nacional é suscetível de favorecer «certas empresas ou certas produções» em relação a outras, que se encontrem, tendo em conta o objetivo prosseguido pelo referido regime, em situação factual e jurídica comparável (acórdão Mediaset/Comissão, EU:C:2011:533, n.º 36).
- 56 Com a segunda parte da sua segunda questão, o órgão jurisdicional de reenvio convida o Tribunal de Justiça, em substância, a apreciar, com o objetivo de estabelecer o eventual carácter seletivo da vantagem concedida, se a medida em causa introduz diferenciações entre os operadores que se encontram, do ponto de vista do objetivo prosseguido, numa situação factual e jurídica comparável.
- 57 A este respeito, há que salientar que a identificação das situações respetivas dos táxis de Londres e das VAC, bem como a apreciação da comparabilidade eventual dessas situações, é uma questão que compete ao órgão jurisdicional de reenvio, único a dispor da totalidade dos elementos factuais e jurídicos pertinentes.
- 58 Não obstante, com base nos elementos que figuram nos autos ao seu dispor, o Tribunal de Justiça pode fornecer ao órgão jurisdicional de reenvio indicações úteis para a apreciação que lhe compete efetuar.

- 59 A este respeito, há que salientar, por um lado, que a identificação da situação factual e jurídica dos táxis de Londres e das VAC não se pode limitar à que resulta do segmento de mercado no qual essas duas categorias de transportes de passageiros se encontram em concorrência direta, a saber, o segmento da reserva prévia. Com efeito, não se pode duvidar seriamente de que os trajetos efetuados pelos táxis de Londres e pelas VAC são suscetíveis de afetar a segurança e a eficácia do sistema de transportes na totalidade das vias de circulação rodoviária de Londres.
- 60 Por outro lado, há que ter em conta que, por força do seu estatuto jurídico, só os táxis de Londres podem oferecer os seus serviços, estão sujeitos à obrigação de prestação de serviço, devem ser reconhecíveis e adequados para transportar pessoas que se deslocam em cadeira de rodas e os seus motoristas devem faturar os seus serviços por meio de um taxímetro e dispor de conhecimentos particularmente aprofundados da cidade de Londres.
- 61 Daqui resulta que os táxis de Londres e as VAC se encontram em situações factuais e jurídicas suficientemente diferentes para se considerar que não são comparáveis e, por conseguinte, que a política do corredor reservado aos autocarros não confere nenhuma vantagem seletiva aos táxis de Londres.
- 62 Nestas condições, não há que responder à terceira parte da segunda questão.
- 63 Tendo em conta o conjunto das considerações precedentes, há que responder à primeira e segunda questões que o facto de, com o objetivo de criar um sistema de transportes seguro e eficaz, os táxis de Londres serem autorizados a circular nos corredores reservados aos autocarros nas vias públicas durante o horário em que vigoram as restrições de circulação nesses corredores, ao mesmo tempo que as VAC são proibidas de circular nesses corredores, exceto para embarcar ou desembarcar passageiros que tenham previamente reservado os seus serviços, não se afigura suscetível de implicar a utilização de recursos do Estado nem de conferir a esses táxis uma vantagem económica seletiva na aceção do artigo 107.º, n.º 1, TFUE, o que, no entanto, compete ao órgão jurisdicional de reenvio verificar.

Quanto à terceira questão

- 64 Com a terceira questão, o órgão jurisdicional de reenvio pergunta, em substância, se o facto de os táxis de Londres serem autorizados a circular nos corredores reservados aos autocarros nas vias públicas durante o horário em que vigoram as restrições à circulação nesses corredores, ao mesmo tempo que as VAC são proibidas de circular nesses corredores, exceto para embarcar ou desembarcar passageiros que tenham previamente reservado os seus serviços, é suscetível de afetar as trocas comerciais entre os Estados-Membros na aceção do artigo 107.º, n.º 1, TFUE.
- 65 A este respeito, há que recordar que, segundo jurisprudência constante do Tribunal de Justiça, para efeitos da qualificação de uma medida nacional de auxílio de Estado, não é necessário demonstrar uma incidência real do auxílio em causa sobre as trocas comerciais entre os Estados-Membros nem uma distorção efetiva da concorrência, mas apenas examinar se o auxílio é suscetível de afetar essas trocas e de falsear a concorrência (acórdão Libert e o., C-197/11 e C-203/11, EU:C:2013:288, n.º 76 e jurisprudência referida).
- 66 Em particular, quando um auxílio concedido por um Estado-Membro reforça a posição de uma empresa relativamente às demais empresas concorrentes nas trocas comerciais intracomunitárias, deve entender-se que tais trocas comerciais são influenciadas pelo auxílio (acórdão Libert e o., EU:C:2013:288, n.º 77 e jurisprudência referida).

- 67 A este respeito, não é necessário que a própria empresa beneficiária participe nas trocas comerciais intracomunitárias. Com efeito, quando um Estado-Membro concede um auxílio a uma empresa, a produção interna pode ser mantida ou aumentada, daí resultando que as hipóteses de as empresas estabelecidas noutros Estados-Membros penetrarem no mercado deste Estado-Membro são diminuídas (v., neste sentido, acórdão Libert e o., EU:C:2013:288, n.º 78 e jurisprudência referida).
- 68 Por outro lado, de acordo com a jurisprudência do Tribunal de Justiça, não existe limiar ou percentagem abaixo dos quais se possa considerar que as trocas comerciais entre Estados-Membros não são afetadas. Com efeito, a importância relativamente fraca de um auxílio ou a dimensão relativamente modesta da empresa beneficiária não excluem *a priori* a eventualidade de as trocas comerciais entre Estados-Membros serem afetadas (acórdão Altmark Trans e Regierungspräsidium Magdeburg, C-280/00, EU:C:2003:415, n.º 81).
- 69 Assim, a condição segundo a qual o auxílio deve ser suscetível de afetar as trocas comerciais entre os Estados-Membros não depende da natureza local ou regional dos serviços de transporte fornecidos nem da importância do domínio de atividade em causa (acórdão Altmark Trans e Regierungspräsidium Magdeburg, EU:C:2003:415, n.º 82).
- 70 No processo principal, há que considerar, em particular, que não se pode excluir que a política do corredor reservado aos autocarros tenha por efeito tornar menos atrativa a prestação de serviços pelas VAC em Londres, com a conseqüente redução das possibilidades de as empresas estabelecidas noutros Estados-Membros penetrarem no mercado, o que compete ao órgão jurisdicional de reenvio verificar.
- 71 Daqui resulta que há que responder à terceira questão que não se pode excluir que o facto de os táxis de Londres serem autorizados a circular nos corredores reservados aos autocarros nas vias públicas durante o horário em que vigoram as restrições de circulação nesses corredores, ao mesmo tempo que as VAC são proibidas de circular nesses corredores, exceto para embarcar ou desembarcar passageiros que tenham previamente reservado os seus serviços, seja suscetível de afetar as trocas comerciais entre os Estados-Membros na aceção do artigo 107.º, n.º 1, TFUE, o que compete ao órgão jurisdicional de reenvio verificar.

Quanto às despesas

- 72 Revestindo o processo, quanto às partes na causa principal, a natureza de incidente suscitado perante o órgão jurisdicional de reenvio, compete a este decidir quanto às despesas. As despesas efetuadas pelas outras partes para a apresentação de observações ao Tribunal de Justiça não são reembolsáveis.

Pelos fundamentos expostos, o Tribunal de Justiça (Segunda Secção) declara:

- 1) **O facto de, com o objetivo de criar um sistema de transportes seguro e eficaz, os táxis de Londres serem autorizados a circular nos corredores reservados aos autocarros nas vias públicas durante o horário em que vigoram as restrições de circulação nesses corredores, ao mesmo tempo que as viaturas de aluguer com condutor são proibidas de circular nesses corredores, exceto para embarcar ou desembarcar passageiros que tenham previamente reservado os seus serviços, não se afigura suscetível de implicar a utilização de recursos do Estado nem de conferir a esses táxis uma vantagem económica seletiva na aceção do artigo 107.º, n.º 1, TFUE, o que, no entanto, compete ao órgão jurisdicional de reenvio verificar.**
- 2) **Não se pode excluir que o facto de os táxis de Londres serem autorizados a circular nos corredores reservados aos autocarros nas vias públicas durante o horário em que vigoram as restrições de circulação nesses corredores, ao mesmo tempo que as viaturas de aluguer com condutor são proibidas de circular nesses corredores, exceto para embarcar ou desembarcar**

passageiros que tenham previamente reservado os seus serviços, seja suscetível de afetar as trocas comerciais entre os Estados-Membros na aceção do artigo 107.º, n.º 1, TFUE, o que compete ao órgão jurisdicional de reenvio verificar.

Assinaturas