



## Coletânea da Jurisprudência

ACÓRDÃO DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Terceira Secção)

15 de março de 2017\*

«Reenvio prejudicial — Artigo 96.º TFUE — Aplicabilidade — Regulamentação nacional que proíbe a disponibilização de lugares individuais aos serviços de táxi — Regulamentação nacional que proíbe a predeterminação do respetivo destino aos serviços de táxi — Regulamentação nacional que proíbe a angariação aos serviços de táxi»

No processo C-253/16,

que tem por objeto um pedido de decisão prejudicial apresentado, nos termos do artigo 267.º TFUE, pela cour d'appel de Bruxelles (Tribunal de Recurso de Bruxelas, Bélgica), por decisão de 21 de abril de 2016, que deu entrada no Tribunal de Justiça em 3 de maio de 2016, no processo

**FlibTravel International SA,**

**Léonard Travel International SA**

contra

**AAL Renting SA,**

**Haroune Tax SPRL,**

**Saratax SCS,**

**Ryad SCRI,**

**Taxis Bachir & Cie SCS,**

**Abdelhamid El Barjraji,**

**Abdelouahab Ben Bachir,**

**Sotax SCRI,**

**Mostapha El Hammouchi,**

**Boughaz SPRL,**

**Sahbaz SPRL,**

**Jamal El Jelali,**

\* Língua do processo: francês.

**Mohamed Chakir Ben Kadour,**  
**Taxis Chalkis SCRL,**  
**Mohammed Gheris,**  
**Les délices de Fes SPRL,**  
**Abderrahmane Belyazid,**  
**E.A.R. SCS,**  
**Sotrans SPRL,**  
**B.M.A. SCS,**  
**Taxis Amri et Cie SCS,**  
**Aramak SCS,**  
**Rachid El Amrani,**  
**Mourad Bakkour,**  
**Mohamed Agharbiou,**  
**Omar Amri,**  
**Jmili Zouhair,**  
**Mustapha Ben Abderrahman,**  
**Mohamed Zahyani,**  
**Miltotax SPRL,**  
**Lextra SA,**  
**Ismael El Amrani,**  
**Farid Benazzouz,**  
**Imad Zoufri,**  
**Abdel-Ilah Bokhamy,**  
**Ismail Al Bouhali,**  
**Bahri Messaoud & Cie SCS,**  
**Mostafa Bouzid,**  
**BKN Star SPRL,**

**M.V.S. SPRL,**  
**A.B.M.B. SCS,**  
**Imatrans SPRL,**  
**Reda Bouyaknouden,**  
**Ayoub Tahri,**  
**Moulay Adil El Khatir,**  
**Redouan El Abboudi,**  
**Mohamed El Abboudi,**  
**Bilal El Abboudi,**  
**Sofian El Abboudi,**  
**Karim Bensbih,**  
**Hadel Bensbih,**  
**Mimoun Mallouk,**  
**Abdellah El Ghaffouli,**  
**Said El Aazzoui,**

O TRIBUNAL DE JUSTIÇA (Terceira Secção),

composto por: L. Bay Larsen, presidente de secção, M. Vilaras, J. Malenovský, M. Safjan e D. Šváby (relator), juízes,

advogado-geral: N. Wahl,

secretário: A. Calot Escobar,

vistos os autos,

vistas as observações apresentadas:

- em representação da FlibTravel International SA e da Léonard Travel International SA, por P. Frühling, avocat,
- em representação da AAL Renting SA e da Haroune Tax SPRL, por V. Defraiteur, avocat,
- em representação da Saratax SCS, da Ryad SCRI, da Taxis Bachir & Cie SCS, de Abdelhamid El Barjraji, de Abdelouahab Ben Bachir, da Sotax SCRI, de Mostapha El Hammouchi, da Boughaz SPRL, da Sahbaz SPRL, de Jamal El Jelali, de Mohamed Chakir Ben Kadour, da Taxis Chalkis SCRL, de Mohammed Gheris, da Les délices de Fes SPRL, de Abderrahmane Belyazid, da E.A.R. SCS, da Sotrans SPRL, da B.M.A. SCS, da Taxis Amri et Cie SCS, da Aramak SCS, de Rachid El Amrani, de Mourad Bakkour, de Mohamed Agharbiou, de Omar Amri, Jmili Zouhair, de

Mustapha Ben Abderrahman, de Mohamed Zahyani, da Miltotax SPRL, da Lextra SA, de Ismael El Amrani, de Farid Benazzouz, de Imad Zoufri, de Abdel-Ilah Bokhamy, de Ismail Al Bouhali, da Bahri Messaoud & Cie SCS, de Mostafa Bouzid, da BKN Star SPRL, da M.V.S. SPRL, da A.B.M.B. SCS, da Imatrans SPRL, de Reda Bouyaknouden, de Ayoub Tahri, de Moulay Adil El Khatir, de Redouan El Abboudi, de Mohamed El Abboudi, de Bilal El Abboudi, de Sofian El Abboudi, de Karim Bensbih, de Hadel Bensbih, de Mimoun Mallouk, de Abdellah El Ghaffouli e de Said El Aazzoui, por D. Ribant e I. Ferrant, avocats,

— em representação da Comissão Europeia, por W. Mölls e J. Hottiaux, na qualidade de agentes, ouvidas as conclusões do advogado-geral na audiência de 21 de dezembro de 2016, profere o presente

### Acórdão

- 1 O pedido de decisão prejudicial tem por objeto a interpretação do artigo 96.º, n.º 1, TFUE.
- 2 Este pedido foi apresentado no âmbito de uma ação inibitória proposta pela FlibTravel International SA (a seguir «FlibTravel») e pela Léonard Travel International SA (a seguir «Léonard Travel»), sociedades que exploram linhas regulares de transporte de pessoas em autocarro, contra pessoas singulares e coletivas que exercem a atividade, respetivamente, de motoristas e de operadores de táxis, devido a práticas por parte dos segundos de concorrência desleal de que os primeiros alegam ser vítimas.

### Quadro jurídico belga

- 3 O Despacho da Região de Bruxelas-Capital, de 27 de abril de 1995, relativo aos serviços de táxi e serviços de aluguer de automóveis com motorista (*Moniteur belge* de 1 de junho de 1995, p. 15510), conforme alterado pelo Despacho de 20 de julho de 2006 (*Moniteur belge* de 29 de setembro de 2006) (a seguir «Despacho de 27 de abril de 1995»), prevê, no seu artigo 2.º, n.ºs 1 e 2:

«1) serviços de táxi: aqueles que asseguram em veículo automóvel, com motorista, o transporte remunerado de pessoas e que satisfaçam as seguintes condições:

- a) os veículos que sejam automóveis ligeiros, automóveis mistos ou miniautocarros, na aceção do Decreto Real de 15 de março de 1968 relativo ao regulamento geral sobre as condições técnicas a que devem obedecer os veículos automóveis e seus reboques, os seus elementos e os acessórios de segurança, estão, consoante o seu tipo de construção e o seu equipamento, aptos a transportar no máximo nove pessoas — motorista incluído — e destinam-se a esse efeito;
- b) o veículo é disponibilizado ao público seja num determinado lugar de estacionamento na via pública na aceção do regulamento geral do trânsito rodoviário seja em qualquer outro local não aberto à circulação pública;
- c) a disponibilização incide sobre o veículo e não sobre cada um dos lugares quando o veículo é utilizado como táxi, ou sobre cada um dos lugares do veículo e não sobre o próprio veículo quando este é utilizado como táxi coletivo com autorização do Governo da Região de Bruxelas-Capital;
- d) o destino é definido pelo cliente;

2) serviços de aluguer de automóveis com motorista: todos os serviços de transporte remunerado de pessoas em veículos automóveis que não sejam serviços de táxi e sejam assegurados por automóveis ligeiros, automóveis mistos ou miniautocarros, com exceção dos veículos convertidos em ambulância».

4 Nos termos do artigo 3.º, primeiro parágrafo, deste despacho:

«Ninguém pode, sem autorização do Governo, explorar um serviço de táxi com um ou mais veículos, a partir de uma via pública ou de qualquer outro local não aberto à circulação pública, situado em território da Região de Bruxelas-Capital.»

5 O artigo 16.º do referido despacho tem a seguinte redação:

«Ninguém pode, sem autorização do Governo, explorar um serviço de aluguer de automóveis com motorista, com um ou mais veículos, em território da Região de Bruxelas-Capital.

Apenas os operadores titulares de uma licença emitida pelo Governo podem prestar serviços cujo ponto de partida para o utilizador esteja situado em território da Região de Bruxelas-Capital.

[...]»

6 O Decreto do Governo da Região de Bruxelas-Capital, de 29 de março de 2007, relativo aos serviços de táxi e serviços de aluguer de automóveis com motorista (*Moniteur belge* de 3 de maio de 2007, p. 23526), conforme alterado pelo Decreto do Governo da Região de Bruxelas-Capital, de 27 de março de 2014 (*Moniteur belge* de 17 de abril de 2014), dispõe, no seu artigo 31.º, n.º 7, que é proibido aos motoristas «angariar clientes, diretamente ou por interposta pessoa».

### **Litígio no processo principal e questões prejudiciais**

7 No âmbito de um contrato de subconcessão celebrado com o Brussels South Charleroi Airport, a FlibTravel e a Léonard Travel exploram uma linha regular de autocarros que liga, em particular, a estação de comboios de Bruxelles-Midi, situada em Bruxelas (Bélgica) e o aeroporto de Charleroi (Bélgica).

8 Em 21 de maio de 2014, a FlibTravel e a Léonard Travel propuseram uma ação contra os recorridos no processo principal perante o presidente do tribunal de commerce francophone de Bruxelles (Tribunal de Comércio francófono de Bruxelas, Bélgica) em que pediram a cessação de práticas que alegam constituir atos contrários às práticas honestas do mercado, na medida em que são exercidas em violação do artigo 2.º, n.º 1, alíneas c) e d), do Despacho de 27 de abril de 1995.

9 Em apoio da respetiva ação inibitória, alegam que, na estação de comboios de Bruxelles-Midi, os recorridos no processo principal ou as pessoas que trabalham por sua conta angariam os passageiros que se deslocam até ao aeroporto de Charleroi a fim de os agrupar em «táxis do tipo carrinha» para, em seguida, uma vez estes táxis completos, os conduzir até esse destino. Consequentemente, acusam estes recorridos, nomeadamente, de agrupar passageiros que têm o mesmo destino, de praticar uma tarifação do serviço por passageiro e não por veículo, e de proceder a angariação.

10 Por decisão de 11 de fevereiro de 2015, o presidente deste órgão jurisdicional negou provimento à totalidade dos pedidos da FlibTravel e da Léonard Travel por considerar que os factos alegados não estavam provados.

11 Em 13 de julho de 2015, os recorrentes no processo principal interpuseram recurso desta decisão para a Cour d'appel de Bruxelles (Tribunal de Recurso de Bruxelas, Bélgica).

- 12 Este órgão jurisdicional considera que, nos termos do artigo 2.º, n.º 1, alíneas c) e d), do Despacho de 27 de abril de 1995, os operadores de táxis não podem disponibilizar aos seus passageiros lugares individuais em vez da totalidade do veículo nem predeterminar o seu destino. Do mesmo modo, considera que as práticas controvertidas constituem uma angariação na aceção do artigo 31.º, n.º 7, do Decreto do Governo da Região de Bruxelas-Capital, de 29 de março de 2007, relativo aos serviços de táxi e serviços de aluguer de automóveis com motorista, conforme alterado pelo Decreto do Governo da Região de Bruxelas-Capital, de 27 de março de 2014. É de opinião de que estas práticas constituem uma infração a essas disposições e atos contrários às práticas honestas do mercado. Com efeito, as referidas práticas são proibidas e podem ser objeto de uma ordem de inibição a pedido de um interessado.
- 13 Todavia, o órgão jurisdicional de reenvio tem dúvidas quanto à conformidade das referidas disposições com o artigo 96.º, n.º 1, TFUE, tendo em conta, designadamente, a falta de notificação à Comissão Europeia do Despacho de 27 de abril de 1995.
- 14 Em particular, interroga-se sobre a questão de saber se a aplicabilidade do artigo 96.º, n.º 1, TFUE no processo pendente, na medida em que esta disposição se refere aos «transportes efetuados na União», pressupõe que o transporte em causa tenha uma dimensão transnacional. Expõe que as prestações de transportes em apreço, devido à dimensão internacional da estação de comboios e do aeroporto em causa, não beneficiam exclusivamente os cidadãos nacionais. Interroga-se igualmente quanto à interpretação dos termos «preços e condições» que figuram na referida disposição e quanto à questão de saber se a proteção de indústrias determinadas autorizada por esta se aplica a uma indústria de transporte, como a que oferece serviços de táxi.
- 15 Nestas condições, e depois de ter interrogado as partes quanto à conformidade das disposições do Despacho de 27 de abril de 1995 com o artigo 96.º, n.º 1, TFUE, a cour d'appel de Bruxelles (Tribunal de Recurso de Bruxelas, Bélgica) decidiu suspender a instância e submeter ao Tribunal de Justiça as seguintes questões prejudiciais:
- «1. Deve o artigo 96.º, n.º 1, TFUE ser interpretado no sentido de que pode ser aplicado aos preços e condições impostos por um Estado-Membro aos operadores de serviços de táxi quando:
- a) só excepcionalmente as viagens dos táxis em causa passam a fronteira nacional;
  - b) uma parte significativa dos clientes dos táxis em causa é constituída por nacionais ou residentes da União Europeia que não são nacionais ou residentes do Estado-Membro em questão; e
  - c) nas circunstâncias concretas do processo, as viagens de táxi controvertidas são frequentemente, para o passageiro, apenas uma etapa de uma viagem mais longa, cujo ponto de chegada ou de partida se situa num país da União Europeia diferente do Estado-Membro em questão?
2. Deve o artigo 96.º, n.º 1, TFUE ser interpretado no sentido de que pode ser aplicado a condições de exploração diferentes das condições de preços e das condições de obtenção da autorização para exercer a atividade de transporte em causa como, no caso em apreço, uma proibição de os operadores de táxis disponibilizarem lugares individuais em vez da totalidade do veículo e uma proibição de esses operadores determinarem, eles próprios, o destino de uma viagem proposta aos clientes, que tenham como resultado impedir esses operadores de agruparem clientes com um mesmo destino?
3. Deve o artigo 96.º, n.º 1, TFUE ser interpretado no sentido de que proíbe, salvo autorização da Comissão, medidas do tipo das referidas na segunda questão:
- a) que têm como objetivo geral, entre outros objetivos, proteger os operadores de táxis da concorrência das empresas de aluguer de automóveis com motorista; e
  - b) que têm como efeito específico, nas circunstâncias concretas do processo, proteger os operadores de autocarros da concorrência dos operadores de táxis?

4. Deve o artigo 96.º, n.º 1, TFUE ser interpretado no sentido de que proíbe, salvo autorização da Comissão, uma medida que impede os operadores de táxis de angariarem clientes, quando essa medida tem como efeito, nas circunstâncias concretas do processo, reduzir a sua capacidade de conquistar os clientes de um serviço de autocarro concorrente?»

### Quanto às questões prejudiciais

- 16 Com a sua segunda questão, que há que tratar em primeiro lugar, o órgão jurisdicional de reenvio pergunta, em substância, se o artigo 96.º, n.º 1, TFUE deve ser interpretado no sentido de que é aplicável a uma regulamentação nacional, como a que está em causa no processo principal, que rege as condições em que os serviços de táxi devem ser prestados.
- 17 Esta disposição prevê que fica proibido a qualquer Estado-Membro, salvo autorização da Comissão, impor aos transportes efetuados na União preços e condições que impliquem qualquer elemento de apoio ou proteção em benefício de uma ou mais empresas ou indústrias determinadas.
- 18 Segundo jurisprudência constante, para efeitos da interpretação de uma disposição do direito da União, deve ter-se em conta não só os seus termos mas também o seu contexto e os objetivos prosseguidos pela regulamentação em que se integra (acórdão de 16 de novembro de 2016, Hemming e o., C-316/15, EU:C:2016:879, n.º 27 e jurisprudência referida).
- 19 A este respeito, resulta da redação do artigo 96.º, n.º 1, TFUE que o seu objeto é reger as regulamentações nacionais aplicáveis aos transportes efetuados na União relativas aos preços e condições que impliquem qualquer elemento de apoio ou proteção em benefício de uma ou mais «empresas» ou indústrias determinadas.
- 20 Esta disposição tem por objeto evitar a adoção, pelos Estados-Membros, de medidas de apoio ou proteção que beneficiem indiretamente os clientes do operador em causa que lhes aplica os referidos preços e condições e não de medidas de apoio ou proteção que beneficiem diretamente outros operadores que se encontrem numa relação de concorrência com o operador em causa.
- 21 Esta interpretação é corroborada pelo artigo 96.º, n.º 2, TFUE, em cuja aplicação a Comissão, para autorizar uma medida em princípio proibida pelo artigo 96.º, n.º 1, TFUE, deve tomar em consideração, designadamente, as exigências de uma política económica regional adequada, as necessidades das regiões subdesenvolvidas e os problemas das regiões gravemente afetadas por circunstâncias políticas.
- 22 Por conseguinte, o artigo 96.º, n.º 1, TFUE deve ser interpretado no sentido de que não se opõe a uma regulamentação como a que está em causa no processo principal.
- 23 A interpretação oposta, defendida pelos recorrentes no processo principal, é, aliás, suscetível de pôr em causa o efeito útil do artigo 58.º TFUE, que implica, em conformidade com o artigo 91.º TFUE, que a aplicação dos princípios da liberdade das prestações de serviços de transporte seja realizada através da política comum dos transportes (v. acórdão de 22 de dezembro de 2010, Yellow Cab Verkehrsbetrieb, C-338/09, EU:C:2010:814, n.º 30), na medida em que o artigo 96.º, n.º 1, TFUE tem por efeito proibir diretamente uma grande parte das medidas que podem ser qualificadas de restrições à livre prestação dos serviços de transporte sem que uma regra tenha sido adotada pelo legislador da União.
- 24 Tendo em conta o que precede, há que responder à segunda questão que o artigo 96.º, n.º 1, TFUE deve ser interpretado no sentido de que não se aplica a restrições impostas aos operadores de táxis, como as que estão em causa no processo principal.

- 25 Tendo em conta a resposta dada a esta segunda questão, não há que responder às outras questões submetidas.

### **Quanto às despesas**

- 26 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 (Terceira Secção) declara:

**O artigo 96.º, n.º 1, TFUE deve ser interpretado no sentido de que não se aplica a restrições impostas aos operadores de táxis, como as que estão em causa no processo principal.**

Assinaturas