



Imprensa e Informação

Tribunal de Justiça da União Europeia
COMUNICADO DE IMPRENSA n.º 50/17

Luxemburgo, 11 de maio de 2017

Conclusões do advogado-geral no processo C-434/15
Asociación Profesional Elite Taxi/Uber Systems Spain, SL

Segundo o advogado-geral M. Szpunar, a plataforma eletrónica Uber, embora seja um conceito inovador, pertence ao domínio dos transportes, pelo que a Uber pode ser obrigada a possuir as licenças e credenciações exigidas pelo direito nacional

Com efeito, a Uber não beneficia do princípio da livre prestação de serviços garantido pelo direito da União aos serviços da sociedade da informação

A Uber é uma plataforma eletrónica que permite, por meio de um smartphone munido da aplicação correspondente, encomendar um serviço de transporte urbano nas cidades servidas. A aplicação reconhece a localização do utente e encontra os condutores disponíveis próximos. Quando um condutor aceita a corrida, a aplicação informa disso o utente, mostrando o perfil do condutor e uma estimativa do preço do trajeto para o destino indicado pelo utente. Uma vez feita a corrida, o seu montante é automaticamente debitado do cartão bancário que o utente é obrigado a indicar ao subscrever a aplicação. A aplicação contém igualmente uma funcionalidade de avaliação: os condutores podem ser avaliados pelos passageiros e vice-versa. As avaliações médias abaixo de um certo limiar podem levar à expulsão da plataforma. No âmbito do serviço chamado UberPop, são condutores particulares não profissionais que asseguram o transporte dos passageiros nos seus próprios veículos.

Em 2014, a Asociación Profesional Elite Taxi («Elite Taxi»), uma organização profissional de condutores de táxi da cidade de Barcelona, em Espanha, moveu uma ação no Juzgado de lo Mercantil n.º 3 de Barcelona (tribunal comercial n.º 3 de Barcelona, Espanha), pedindo, nomeadamente, que a sociedade espanhola Uber Systems Spain («Uber Spain»), sociedade que faz parte de um grupo que gere a referida plataforma, fosse punida por concorrência desleal contra os condutores da Elite Taxi. Em particular, a Elite Taxi considera que a Uber Spain não tem o direito de prestar o serviço UberPop na cidade de Barcelona. Com efeito, nem a Uber Spain nem os proprietários nem os condutores dos veículos em causa dispõem das licenças e credenciações previstas no regulamento dos serviços de táxi aprovado pela cidade de Barcelona.

Considerando que a decisão da causa necessita da interpretação de várias disposições de direito da União, o Juzgado Mercantil n.º 3 de Barcelona decidiu submeter ao Tribunal de Justiça várias questões sobre a qualificação da atividade da Uber face ao direito da União e quais as consequências a extrair dessa qualificação.

Nas suas conclusões de hoje, o advogado-geral Maciej Szpunar salienta, antes de mais, que se deve determinar, em substância, se as prestações oferecidas pela plataforma Uber beneficiam do princípio da livre prestação de serviços como «serviços da sociedade da informação»¹ ou se

¹ Diretiva 98/34/CE do Parlamento Europeu e do Conselho de 22 de Junho de 1998 relativa a um procedimento de informação no domínio das normas e regulamentações técnicas e das regras relativas aos serviços da sociedade da informação (JO 1998, L 204, p. 37), conforme alterada pela Diretiva 98/48/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de julho de 1998 (JO 1998 L 217, p. 18) – substituída pela Diretiva (UE) 2015/1535 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 9 de setembro de 2015, relativa a um procedimento de informação no domínio das regulamentações técnicas e das regras relativas aos serviços da sociedade da informação (JO 2015, L 241, p. 1); Diretiva 2000/31/CE do Parlamento Europeu e do Conselho de 8 de Junho de 2000 relativa a certos aspetos legais dos serviços da sociedade de informação, em especial do comércio eletrónico, no mercado interno («Diretiva sobre o comércio eletrónico») (JO 2000, L 178, p. 1)

fazem parte do domínio dos transportes ², regulamentado pelo direito dos Estados-Membros. No primeiro caso, as licenças e credenciações previstas no regulamento da cidade de Barcelona sobre o funcionamento da Uber poderiam ser incompatíveis com o princípio da livre prestação de serviços, ao passo que, no segundo caso, os Estados-Membros teriam, em princípio, liberdade para regulamentar a sua atividade.

O advogado-geral entende que, embora caiba ao julgador nacional apurar e avaliar os factos, o serviço em causa é um **serviço misto**, dado que uma parte é realizada por via eletrónica e, por definição, a outra não.

Ora, um serviço misto pode estar abrangido pelo conceito de «serviço da sociedade da informação» quando 1) a prestação que não é fornecida por via eletrónica é economicamente independente da prestação fornecida por essa via (é esse o caso, nomeadamente, das plataformas de intermediação na compra de bilhetes de avião ou de reserva de hotéis) ou 2) o prestador presta o serviço na íntegra (isto é, tanto a parte do serviço prestado por via eletrónica como a parte prestada por via não eletrónica) ou exerce uma influência decisiva nas condições da sua prestação, de modo a formarem ambos os serviços um conjunto indissociável, desde que o elemento principal (ou mesmo todos os elementos essenciais da transação) seja efetuado por via eletrónica (é esse o caso, por exemplo, da venda de bens on-line).

Segundo o advogado-geral, nenhuma dessas condições é preenchida pelo serviço oferecido pela Uber. A este respeito, o advogado-geral observa que os condutores que circulam no quadro da plataforma Uber não exercem uma atividade própria que pudesse existir independentemente dessa plataforma. Pelo contrário, essa atividade só pode existir através da plataforma, sem a qual não teria qualquer sentido. O advogado-geral assinala igualmente que a Uber controla os fatores economicamente importantes do serviço de transporte urbano oferecido no âmbito dessa plataforma. Com efeito, a Uber i) impõe aos condutores condições prévias para o acesso à atividade e para a sua prossecução; ii) recompensa financeiramente os condutores que façam um grande número de viagens e indica-lhes os lugares e os períodos em que podem contar com um grande número de corridas e/ou com tarifas vantajosas (o que permite à Uber adaptar a sua oferta à flutuação da procura sem exercer uma pressão formal sobre os condutores); iii) exerce um controlo, embora indireto, da qualidade do trabalho dos condutores, o que pode mesmo levar à expulsão de condutores da plataforma, e iv) determina, de facto, os preços do serviço.

Todas estas características excluem a possibilidade de a Uber ser considerada um simples intermediário entre os condutores e os passageiros. Além disso, no âmbito do serviço misto oferecido pela plataforma Uber, é indubitavelmente o transporte (logo, o serviço não prestado por via eletrónica) a principal prestação e o que lhe confere o seu sentido económico.

O advogado-geral conclui que a prestação de intermediação entre o passageiro e o condutor, fornecida por via eletrónica, não é autónoma (v., *supra*, n.º 1) nem principal (v. *supra*, n.º 2) face à prestação de transporte. **Assim, o serviço oferecido pela Uber não pode ser qualificado de «serviço da sociedade da informação».** Trata-se, antes, da organização e da gestão de um sistema completo de transporte urbano a pedido.

Além disso, a Uber não oferece um serviço de utilização partilhada de veículos, uma vez que o destino é escolhido pelos passageiros e os condutores são remunerados num montante que excede claramente o simples reembolso das despesas.

Tendo em conta o facto de a prestação de transporte constituir, do ponto de vista económico, o elemento principal, ao passo que o serviço de intermediação entre os passageiros e os condutores através da aplicação para smartphones é um elemento secundário, o advogado-geral propõe ao Tribunal de Justiça que responda que **o serviço oferecido pela plataforma Uber deve ser qualificado de «serviço no domínio dos transportes».**

² Diretiva 2006/123/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 12 de Dezembro de 2006, relativa aos serviços no mercado interno (JO 2006, L 376, p. 36). Esta diretiva, da qual as diretivas referidas na nota anterior são especificações, exclui do seu âmbito de aplicação os serviços no domínio dos transportes, incluindo transportes urbanos e táxis.

Resulta desta interpretação que a atividade da Uber **não se rege pelo princípio da livre prestação de serviços** no âmbito dos «serviços da sociedade da informação» e que está, portanto, sujeita os requisitos de admissão dos transportadores não residentes aos transportes nacionais nos Estados-Membros³ (no caso, a posse das licenças e credenciações previstas no regulamento da cidade de Barcelona).

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 envolve a responsabilidade do 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.

³ Artigo 91 TFUE.