

CONCORRÊNCIA

A Uber e o Táxi – Novas respostas para um sector sem lei



Manuel Martinho Lopes Rocha

Jurista no Departamento de Direito Europeu e Concorrência da SRS Advogados

A mobilidade urbana está a mudar um pouco por todo o mundo, muito por causa da recente proliferação de plataformas tecnológicas (como a Uber e a Cabify) que vieram desafiar os modelos tradicionais de transporte nas cidades, tendo já contribuído para algumas mudanças de comportamento no sector do táxi. Novos fenómenos exigem novas formas de regulação, sob pena de colocar em causa a constante evolução do sector e limitar a inovação. Urge, por isso, encontrar uma solução que venha pôr fim ao actual vazio legal.

Uma futura legislação do sector não pode cair no erro criar uma solução one size fits all. Uma solução legislativa equilibrada deve, isso sim, garantir que ambos os modelos de negócio conseguem evidenciar as suas principais vantagens competitivas, possibilitando ao consumidor realizar uma escolha informada sobre os vários concorrentes existentes. E, de facto, os consumidores têm vindo a expressar uma opinião largamente favorável a estes novos operadores. Seria impensável, por isso, qualquer tipo de regulação que levasse, na prática, à exclusão destes novos operadores do mercado.

Mas, por outro lado, esta reforma não pode esquecer o sector do táxi, devendo assegurar que os seus profissionais dis-

põem dos meios necessários para competir no mercado. Torna-se fundamental repensar a razão de ser dos vários constrangimentos a que estão sujeitos, nomeadamente em matéria de preços. Fará sentido, por exemplo, manter obrigação de cobrar suplementos tarifários por chamada e bagagem? Ou manter a tradicional distinção entre tarifa diurna e nocturna? Este tipo de regras rígidas, para além de economicamente pouco eficientes, limita a capacidade de reacção do táxi às modernas estruturas de preços dos concorrentes.

O mesmo raciocínio deverá ser aplicado noutros aspectos da actividade: será que a concessão de um alvará contribuirá mais para a garantia de segurança e qualidade do que um sistema eficiente de avaliação do serviço? Por que é que o número de viaturas deve estar dependente de licenças emitidas por uma entidade pública, quando poderia ser eficazmente determinado pela lei da oferta e da procura? Considerando que muitas das regras actualmente em vigor se destinavam a reger uma realidade diferente, sem os instrumentos tecnológicos de que hoje dispomos, compete ao legislador encontrar mecanismos mais eficientes e menos onerosos para garantir um serviço seguro e de qualidade.

A solução deverá passar por desregular o sector de forma equilibrada, flexibilizando preços e eliminando as restrições injustificadas ao acesso ao mercado, procurando igualmente estabelecer regras claras em matéria fiscal, de seguros e segurança rodoviária. Não se trata de legislar a favor de uns ou de outros: trata-se, isso sim, de conferir a todos a liberdade necessária para conduzirem o seu negócio. Protegendo a concorrência, todos ganham, e o consumidor agradece. ■