

# UBER, A ponta do iceberg da *Sharing Economy*

Manuel Martinho Lopes Rocha,

*Jurista do Departamento de Direito da Concorrência e UE da SRS Advogados*



ADVOGADOS

**A *sharing economy*, ou economia de partilha, está a revolucionar a sociedade em que vivemos, redefinindo a relação dos consumidores com os prestadores de serviço, tornando-a mais próxima e eficaz. Mais: esta relação pode até inverter-se, podendo o consumidor ao mesmo tempo tornar-se facilmente um prestador.**

De facto, plataformas como o BlaBlaCar, o Zaask ou o Airbnb permitem que qualquer pessoa coloque à disposição de outrem, mediante pagamento de certa quantia, um bem ou um serviço determinado - nas palavras do filósofo Gaspard Koenig, “le progrès technologique pourrait permettre à chacun de devenir son propre patron et de travailler où et quand bon lui semble”<sup>1</sup>.

É neste contexto novo que surge a UBER, uma aplicação tecnológica que permite o transporte de passageiros por motoristas independentes, desde que registados naquela plataforma e mediante cumprimento de determinados requisitos (por exemplo, ao nível do tipo de carro e de licenciamento do condutor). Todo o processo decorre através daquela aplicação, desde a introdução do local de partida até ao pagamento do serviço.

A primeira pergunta que devemos formular é a seguinte: o que é exactamente UBER? Será um mero serviço de transporte de passageiros, similar ao dos táxis, e que por conseguinte está sujeito às mesmas regras? Ou deverá ser considerada uma plataforma digital, servindo apenas de intermediário entre motoristas e clientes? Esta é, de resto, uma questão sem resposta definida e à qual o Tribunal de Justiça da União Europeia deverá responder em breve, após ter sido questionado por um tribunal espanhol.

Muito se tem discutido sobre a legalidade deste novo serviço - em França, por exemplo, a UBER foi recentemente condenada por “pratique commerciale trompeuse” por um tribunal de Lille; em Portugal, continua a decorrer um diferendo judicial envolvendo aquela empresa e a ANTRAL. Em pano de fundo, a Comissão Europeia continua a preparar um estudo abrangente sobre esta matéria.

Não temos dúvidas de que a lei deve acompanhar o aparecimento destes fenómenos, sob pena de se tornar um entrave à concorrência e ao desenvolvimento tecnológico. É necessário, pois, reavaliar o panorama legislativo existente e avançar para uma reforma legislativa que regule esta nova realidade. Aliás, entidades como a DECO e a Autoridade da Concorrência já se manifestaram publicamente neste sentido. Há, portanto, uma percepção generalizada de que se trata de uma realidade a abraçar, e não a rejeitar.

1. *Revista Capital*, nº 288 Setembro 2015, p. 88.

De facto, será que a actividade de empresas como a UBER deve ser avaliada tomando apenas os conceitos e as regras actualmente em vigor, muitas vezes orientados para a regulação de actividades com características substancialmente diferentes das que observamos hoje? Tome-se como exemplo a necessidade da lei de garantir a prestação de um serviço de transporte eficiente e seguro. Não serão os mecanismos disponíveis hoje - acesso ao caminho mais curto, estimativa de preço e sistema de reviews - mais eficazes para corrigir possíveis falhas e assegurar um melhor serviço ao consumidor?

Veja-se também a questão da **protecção da concorrência**. Por norma, em mercados hiper-regulados, com um operador largamente dominante (como o táxi, neste caso), a entrada de um novo concorrente, apesar de difícil, tende a produzir resultados positivos: aumenta a possibilidade de escolha dos consumidores e obriga o operador tradicional a adaptar-se para competir no mercado. Um bom exemplo desta realidade foram as recentes mudanças verificadas no sector, com o aumento da utilização de plataformas electrónicas apenas para táxis.

A **protecção da inovação**, um dos principais motores da economia global, é igualmente um aspecto fundamental. Restringir a profusão de fenómenos como a UBER, que actuam à escala global, pode constituir um entrave ao desenvolvimento tecnológico e desencorajar a entrada de novos operadores noutros mercados igualmente regulados.

Coloca-se ainda a questão da **protecção do consumidor**, um dos pilares fundamentais do direito da concorrência. A adesão do consumidor ao novo serviço, comprovada por recentes sondagens e pelo crescimento considerável da empresa, não pode ser colocada de parte nesta discussão. Se, na óptica do consumidor, o serviço da UBER oferece vantagens significativas, então qualquer intervenção legislativa não pode deixar de ter esta variável em consideração.

No entanto, qualquer reforma no sector terá necessariamente que permitir ao sector do táxi para poder concorrer no mercado - só existe verdadeira concorrência quando as empresas dispõem de meios equivalentes para operar no mercado. Urge, pois, flexibilizar o quadro legal do táxi, simplificando o procedimento para obtenção de licenças e permitindo a introdução de diferentes mecanismos de cálculo do preço (introduzindo, por exemplo, um sistema de preço dinâmico). Outros aspectos juridicamente relevantes, como a protecção de dados pessoais, seguros ou a clarificação do enquadramento fiscal aplicável, são aspectos que não podem deixar de estar presentes nesta discussão, que terá desenvolvimentos significativos muito em breve.