



Uber - lei promulgada, reforma adiada

Por **MANUEL MARTINHO LOPES ROCHA**



Associado da SRS
Advogados

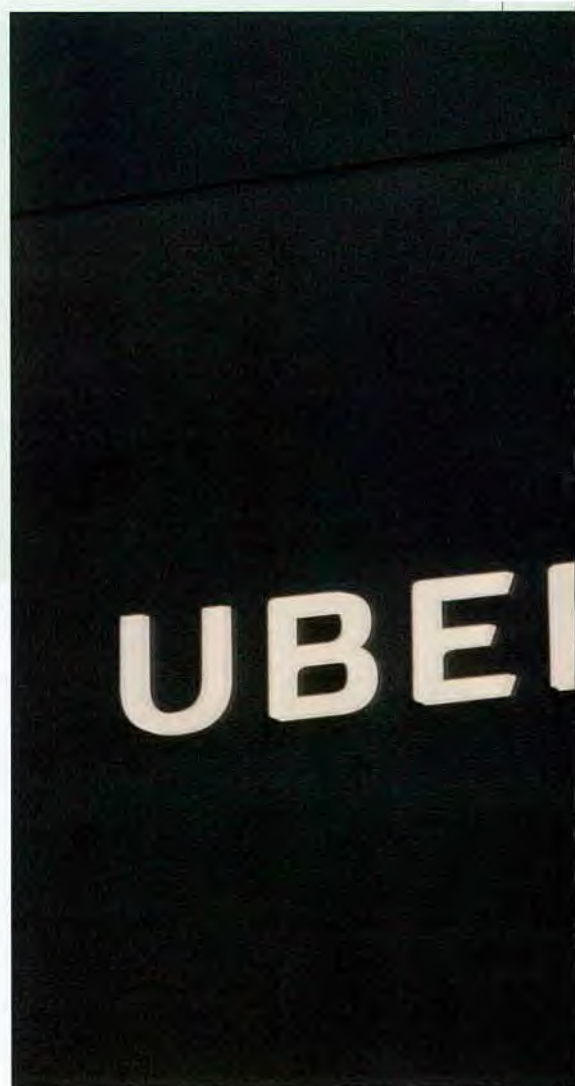
NO PASSADO DIA 31 DE JULHO, O PRESIDENTE DA República promulgou a Lei n.º 45/2018, que estabelece o regime jurídico da atividade de transporte individual e remunerada de passageiros em veículos descaracterizados a partir de plataforma eletrónica (TVDE) ou, noutros termos, a já famosa “Lei Uber”. Este diploma entrará em vigor apenas no início de novembro.

Portugal apresenta-se assim como um dos países pioneiros na criação de uma lei que regula a prestação deste tipo de serviços, acabando-se com a incerteza legal que tantas dúvidas e inquietações gerou nos vários stakeholders do sector. **Aplaudese, por isso, a sua promulgação**, que vem dissipar as dúvidas quanto à natureza distinta do modelo de negócio e do serviço prestado por estes operadores, em relação à prestação dos serviços de táxi.

Neste sentido, o legislador adotou um conjunto de regras específicas simultaneamente para entidades que operam plataformas eletrónicas, e para outras que prestam o próprio serviço de transporte através daquelas, nomeadamente no que respeita aos requisitos de licenciamento, acesso e exercício da atividade de ambas.

Destacam-se ainda outros aspetos inovadores desta nova lei, tais como a consagração da obrigação de pagamento de uma “contribuição de regulação e supervisão”, para compensar os custos administrativos e estimular o cumprimento dos objetivos nacionais em matéria de mobilidade urbana; a possibilidade de empresas que operem no sector do táxi poderem igualmente ser operadores de TVDE; a proibição de criar e utilizar mecanismos de avaliação dos utilizadores por parte dos motoristas e das plataformas (de forma algo surpreendente e incompreensível); e ainda a proibição de qualquer tipo de publicidade no interior do veículo (cujo fundamento também parece difícil de compreender).

No entanto, e apesar da importância desta nova lei, este momento legislativo acaba por representar uma



oportunidade perdida para repensar a regulação dos transportes urbanos - em particular, tal como salientou (e bem) o Presidente da República, a oportunidade de rever o regime legal do serviço de táxi. De facto, teria sido fundamental reequacionar as normas que regem a prestação deste serviço tradicional de transporte, munindo-o dos meios necessários para adaptar as suas estratégias de mercado, para melhor responder à pressão concorrencial dos operadores TVDE. Aliás, por todo o mundo, várias autoridades de concorrência (incluindo a portuguesa) têm-se pronunciado neste sentido.

É indiscutível que a entrada de novos players, com modelos de negócio inovadores, tem um efeito positivo nos mercados, em particular nos que se caracterizam por uma regulação profusa (como o do táxi), introduzindo melhorias da qualidade dos serviços e no preço



D. R.

“Aplauda-se a promulgação desta lei, que vem dissipar as dúvidas quanto à natureza distinta do modelo de negócio e do serviço prestado por estes operadores, em relação à prestação dos serviços de táxi”

geográfico. De facto, o regime de contingentes, que obriga a um licenciamento municipal prévio dos operadores que podem prestar o serviço de transporte de táxi, continua a representar uma barreira significativa à entrada de novos operadores, assim como um entrave (difícil de justificar) para os que atualmente prestam aquele serviço. Não se compreende, por exemplo, que um motorista TVDE consiga perfeitamente apanhar um passageiro em Oeiras com destino a Lisboa, e posteriormente deslocar-se a Odiveelas para iniciar um novo serviço, e um motorista de táxi não o possa fazer.

Por outro lado, o sector do táxi mantém um rígido regime de preços convencionados, que inclui um conjunto de tarifas adicionais de difícil compreensão nos dias de hoje (por exemplo, a cobrança de um suplemento por bagagem), comprometendo a possibilidade do sector de competir pelo preço. Por oposição ao regime de preços aplicável ao sector do táxi, o surgimento de diferentes sistemas de cálculo de preços, de formas de ajustar o preço à oferta e à procura, consoante o período temporal em causa, e ainda de formas de incentivo com base em promoções, contribui para desnivelar as condições de ambos os serviços para apresentar um preço competitivo.

Claro está que a lei agora promulgada permite ao sector do táxi manter algumas vantagens operacionais (uso exclusivo da faixa “Bus”; não é abrangido pela limitação de idade do veículo para transporte TVDE; está isento da contribuição regulatória acima referida, entre outras), das quais os operadores de TVDE não gozam, o que acaba por mitigar o desnível regulatório entre ambos. **Ainda assim, é possível ir mais longe e caminhar no sentido de uma progressiva desregulação do sector** - e não há que ter receio desta palavra: só assim se garantirá um sector do táxi forte, competitivo, capaz de responder aos cada vez mais exigentes desafios da inovação e da tecnologia - e, acima de tudo, mais próximo do interesse e das exigências do consumidor. ●

destes. Este efeito positivo estende-se também aos operadores de táxi, incentivando-os a melhorar o seu serviço e a procurar novas formas de chegar ao consumidor. É a concorrência a funcionar.

Porém, no que respeita à legislação portuguesa, subsistem ainda regras e obrigações anacrónicas que dificultam a capacidade de resposta do sector do táxi às novas tendências do mercado de transporte urbano de passageiros. Desengane-se quem pensa que a solução passa por vagas promessas de “investimento” e “modernização” do sector: uma concorrência verdadeiramente eficaz, que pressuponha um level playing field equilibrado para operadores de táxi e de TVDE, necessita que o legislador nacional reformule as amarras legais que ainda impendem sobre o sector do táxi.

Por um lado, subsiste uma limitação de âmbito

“No que respeita à legislação portuguesa, subsistem ainda regras e obrigações anacrónicas que dificultam a capacidade de resposta do sector do táxi às novas tendências do mercado de transporte urbano de passageiros”