



## DO LADO DA LEI

# UBER: "acima" das paixões



**SÓNIA GEMAS DONÁRIO**

Associada sénior da [Albuquerque & Associados](#) e Especialista em Direito da Concorrência

A Uber, descendente de uma cultura digital, tem despertado paixões. Em expansão pelo mundo, a empresa tecnológica disponibiliza um serviço de aluguer de veículos de passageiros com motoristas privados, através de aplicativos para dispositivos móveis e geolocalização. Não possui veículos nem motoristas assalariados, servindo apenas de intermediária, através da sua app. Em Portugal disponibiliza dois serviços, o UberBlack (veículos de luxo) e o UberX (veículos low-cost). Todavia, o mais controverso é o UberPop e que, numa lógica de economia da partilha, é o mais económico e funciona como uma plataforma para partilha de veículos de motoristas não profissionais; por outras palavras, boleias remuneradas.

Por oferecer um serviço idêntico ao dos táxis mas atuar à margem da regulamentação afeta a estes, a Uber tem gerado emoções, com críticos e apoiantes em posições entrincheiradas, onde a indiferença não tem protagonismo.

Os taxistas, motor principal dos protestos, argumentam que a Uber está a atuar ilegalmente e a fazer concorrência desleal por os motoristas Uber não disporem de alvará, licença, seguro e formação adequados para o transporte remunerado de passageiros em veículos ligeiros. Em vários países, incluindo Portugal, a Uber já ficou impedida ou condicionada na prestação de serviços.

Num outro prisma, estão aqueles que preconizam a adaptação ou a criação de um novo quadro jurídico. Ao manter-se em vigor regulamentação que bloqueia a entrada de novos produtos também se trava a difusão da inovação e do empreendedorismo, sustentáculos de competitividade da economia. Seria contraindicado

adotar modelos de regulação baseados na proibição de tecnologia inovadora ajustada às exigências do mundo digital e às novas necessidades de mobilidade.

Queda ainda a posição da UE, que terá de pronunciar-se uma vez que a Uber apresentou queixa à Comissão contra alguns dos países que proibiram a sua atividade nos respetivos territórios. Atenta à diferença de tratamento obtido e num esforço de reconhecimento dos serviços prestados pela Uber e das expectativas em termos de qualidade, preço e disponibilidade, a questão Uber pode ser decidida num plano supra nacional. É disto forte indício a posição da ex-Comissária Europeia Neelie Kroes face a estas proibições: I am outraged, asseverou no seu blog.

O tema é complexo e denso com várias questões a abordar. A Uber é um serviço de táxi ou uma aplicação web? Como não possui automóveis nem emprega motoristas poderá não ser considerada uma empresa de transportes? Será apenas uma plataforma tecnológica? Qual o desfecho do debate mais amplo e conexo acerca da economia de partilha? Qual a posição das autoridades da concorrência face à ação das empresas tradicionais ou perante obstáculos à entrada e ao exercício da atividade por novos concorrentes?

Em conclusão, mesmo num cenário em que a Comissão venha a decidir que a Uber deve ser regulamentada como um serviço de transporte, as autoridades nacionais têm de respeitar os princípios gerais do direito europeu, como a proporcionalidade, não discriminação, livre prestação de serviços e liberdade de estabelecimento. Embora sem regulamentação europeia sobre o tipo de serviços prestados pela Uber, o legislador nacional não irá atuar num vazio absoluto pois deve obediência às regras do mercado interno. ■

**A Uber é um serviço de táxi ou uma aplicação web?**