

«Uber, the world's largest taxi company, owns no vehicles. Facebook, the world's most popular media owner, creates no content. Alibaba, the most valuable retailer, has no inventory. And Airbnb, the world's largest accommodation provider, owns no real estate. Something interesting is happening».

Tom Goodwin

ÍNDICE

INTRODUÇÃO	15
CAPÍTULO I – As plataformas eletrónicas de reserva como expressão do fenómeno da «<i>economia de partilha</i>»	17
1. Introdução	17
2. A economia de partilha no setor dos transportes – o caso paradigmático da Uber	20
2.1. Introdução	20
2.2. Características principais da plataforma de reserva operada pela Uber	21
2.3. Categorias de serviços fornecidos pela Uber	23
2.3.1. Introdução	23
2.3.2. O serviço <i>UberPop</i>	24
2.3.3. Os serviços <i>UberX</i> , <i>UberBlack</i> , <i>UberGreen</i> , <i>UberXL</i> e <i>UberX Share</i>	26
CAPÍTULO II – Crónicas de uma crise de identidade: a natureza do serviço prestado pelos operadores das plataformas eletrónicas de reserva	27
1. O problema: serviço de intermediação ou serviço de transporte?	27
2. A classificação dos operadores de plataformas eletrónicas de reserva à luz do direito da União Europeia	30
2.1. A relevância da distinção para o direito europeu	30
2.2. Os pedidos de decisão prejudicial colocados ao TJUE	34
2.2.1. O reenvio prejudicial formulado pelo Tribunal do Comércio de Barcelona	34

2.2.1.1.	Conteúdo do pedido	34
2.2.1.2.	A posição do advogado-geral do TJUE	36
2.2.1.3.	A decisão do TJUE	40
2.2.2.	O reenvio prejudicial formulado pelo Tribunal de Grande Instância de Lille	42
2.2.2.1.	Conteúdo do pedido	42
2.2.2.2.	A posição do advogado-geral do TJUE	43
2.2.2.3.	A decisão do TJUE	44
2.3.	A posição da Comissão Europeia	45
3.	A classificação dos operadores de plataformas eletrónicas de reserva no direito comparado	47
3.1.	Introdução	47
3.2.	Ordenamentos jurídicos em que predominava a classificação dos operadores como prestadores de serviços de transporte	47
3.3.	Ordenamentos jurídicos em que predominava a classificação dos operadores como prestadores de serviços de intermediação	53
4.	A classificação dos operadores de plataformas eletrónicas de reserva no direito português	56
4.1.	Classificação feita pela jurisprudência	56
4.2.	Classificação feita pelas autoridades administrativas	61
4.3.	Classificação feita pela doutrina	63
4.4.	Apreciação crítica	67
4.4.1.	Os operadores de plataformas eletrónicas de reserva como prestadores de um serviço misto com componentes de intermediação e de transporte	67
4.4.2.	Os operadores de plataformas eletrónicas de reserva como prestadores de um serviço de transporte público de passageiros	70
CAPÍTULO III – A regulação do serviço de TVDE no direito comparado		75
1.	Introdução	75
2.	Espanha	78
2.1.	Introdução	78
2.2.	Regime jurídico aplicável	78
2.2.1.	O regime jurídico para a prestação do serviço de aluguer de veículos com condutor	78

2.2.2. A posição da Autoridade da Concorrência relativamente ao regime jurídico do serviço de VTC	84
2.3. A batalha judicial em torno da legalidade dos serviços prestados pelos operadores de plataformas eletrónicas de reserva	86
3. França	89
3.1. Introdução	89
3.2. Regime jurídico aplicável	90
3.2.1. O crescimento do mercado das VTC na vigência da Lei n.º 2009-888	90
3.2.2. O Decreto n.º 2013-690, de 30 de julho de 2013, e o Decreto n.º 2013-1251, de 27 de Dezembro de 2013	92
3.2.3. A Lei 2014-1104, de 1 de outubro de 2014 (<i>Loi Thévenoud</i>)	95
3.2.3.1. Regime jurídico	95
3.2.3.2. A posição do Conselho Constitucional quanto às alterações introduzidas pela Lei 2014-1104	101
3.2.4. A Lei 2016-1920, de 29 de Dezembro de 2016	106
3.3. A batalha judicial em torno da legalidade dos serviços prestados pelos operadores de plataformas eletrónicas de reserva	109
3.3.1. Introdução	109
3.3.2. A suspensão do serviço <i>UberPop</i>	109
3.3.3. O debate em torno da legalidade dos serviços de transporte prestados por motoristas munidos de licença para a prestação do serviço de VTC	111
4. Itália	114
4.1. Introdução	114
4.2. Regime jurídico aplicável	115
4.3. A batalha judicial em torno da legalidade dos serviços prestados pelos operadores de plataformas eletrónicas de reserva	120
4.3.1. O bloqueio do serviço <i>UberPop</i>	120
4.3.2. O bloqueio inicial do serviço <i>UberBlack</i> e a sua reversão	124
4.3.2.1. O bloqueio inicial do serviço <i>UberBlack</i>	124
4.3.2.2. A reversão do bloqueio do serviço <i>UberBlack</i>	127
5. Alemanha	129
5.1. Introdução	129
5.2. Regime jurídico aplicável	129
5.3. A batalha judicial em torno da legalidade dos serviços prestados pelos operadores de plataformas eletrónicas de reserva	139

5.3.1. Introdução	139
5.3.2. O bloqueio do serviço <i>UberPop</i>	139
5.3.3. O debate em torno da legalidade do serviço <i>UberBlack</i>	143
5.3.3.1. O debate nos tribunais administrativos	143
5.3.3.2. O debate nos tribunais cíveis	146
6. Outros ordenamentos jurídicos	148
6.1. Bélgica	148
6.2. Países Baixos	150
6.3. Suíça	150
6.4. Áustria	151
6.5. Reino Unido	152
6.6. Brasil	154
6.7. Estados Unidos da América	158
6.7.1. Introdução	158
6.7.2. Califórnia	159
6.7.3. Texas	161
6.7.4. Flórida	162
6.7.5. Nova Iorque	162

CAPÍTULO IV – A regulação do serviço de TVDE no ordenamento jurídico português 165

1. Ponto prévio: o regime jurídico dos serviços de transporte ocasional de passageiros	165
1.1. Introdução	165
1.2. O serviço de transporte público de aluguer em automóveis ligeiros de passageiros	167
1.2.1. O serviço de transporte em táxi	167
1.2.1.1. Introdução	167
1.2.1.2. Regime de acesso à atividade	169
1.2.1.3. Regime de acesso ao mercado	171
1.2.1.4. Organização do mercado	181
1.2.1.5. Direitos/privilégios especiais	187
1.2.2. O serviço de transporte em veículos isentos de distintivos («letra A»)	189
1.2.2.1. Introdução	189
1.2.2.2. Regime de acesso à atividade	190

1.2.2.3.	Regime de acesso ao mercado	190
1.2.2.4.	Organização do mercado	193
1.2.2.5.	Direitos/privilégios especiais	194
1.2.3.	O serviço de transporte em veículos turísticos («letra T»)	195
1.2.3.1.	Introdução	195
1.2.3.2.	Regime de acesso à atividade	197
1.2.3.3.	Regime de acesso ao mercado	197
1.2.3.4.	Organização do mercado	201
1.2.3.5.	Direitos/privilégios especiais	202
1.3.	O serviço de transporte particular de aluguer de veículos sem condutor (<i>rent-a-car</i>)	203
1.4.	Os serviços de transporte particular prestados por empresas de turismo	206
1.4.1.	Serviços de transporte prestados por agências de viagem e turismo	206
1.4.2.	Serviços de transporte prestados por empresas de animação turística	209
1.5.	Os serviços de transporte ocasionais prestados por veículos pesados	212
2.	A Lei n.º 45/2018, de 10 de agosto	214
2.1.	Antecedentes	214
2.2.	O regime previsto na Lei n.º 45/2018, de 10 de agosto	221
2.2.1.	Âmbito de aplicação	221
2.2.2.	Regime jurídico aplicável aos operadores de TVDE	223
2.2.2.1.	Ponto prévio	223
2.2.2.2.	Acesso à atividade	223
2.2.2.3.	Exercício da atividade	225
2.2.3.	Regime jurídico aplicável aos operadores das plataformas eletrónicas de reserva	231
2.2.3.1.	Ponto prévio	231
2.2.3.2.	Acesso à atividade	232
2.2.3.3.	Exercício da atividade	232
2.2.4.	Supervisão, fiscalização, regime sancionatório e taxas aplicáveis	233
3.	Apreciação crítica: a regulação prevista para os operadores de TVDE à luz do princípio da igualdade	234

3.1. Colocação do problema	234
3.2. A solução seguida na Lei n.º 45/2018, de 10 de agosto – a consagração de um regime jurídico diferenciado para o serviço de TVDE	238
3.2.1. Ponto prévio	238
3.2.2. A regulação diferenciada existente no direito comparado	250
3.2.2.1. A diferenciação existente no ordenamento jurídico francês	250
3.2.2.2. A diferenciação existente no ordenamento jurídico alemão	255
3.2.2.3. A diferenciação existente no ordenamento jurídico italiano	261
3.2.2.4. A diferenciação existente no ordenamento jurídico espanhol	264
3.2.2.5. A diferenciação existente noutros ordenamentos jurídicos	265
3.2.3. A insuficiência da separação de mercados contida na Lei n.º 45/2018, de 10 de agosto	267
3.3. A natureza desigualitária do regime previsto para o serviço de TVDE	276
3.3.1. A natureza desigualitária do regime previsto para o serviço de TVDE face ao regime vigente para o serviço de táxi	276
3.3.1.1. Ponto prévio	276
3.3.1.2. O tratamento desigualitário no regime de acesso à atividade	278
3.3.1.3. O tratamento desigualitário no regime de licenciamento e contingentação de veículos	282
3.3.1.4. O tratamento desigualitário nos regimes de estacionamento	288
3.3.1.5. O tratamento desigualitário nos regimes de certificação de motoristas	293
3.3.1.6. O tratamento desigualitário nos regimes de preços	297
3.3.1.7. O tratamento desigualitário nas exigências relativas às características dos veículos	302

3.3.2. A natureza desigualitária do regime previsto para o serviço de TVDE face ao regime vigente para outros serviços de transporte de passageiros	304
3.3.3. Conclusão	306
4. Outros aspetos relevantes	308
4.1. O direito à livre iniciativa económica privada e a liberdade de escolha de profissão	308
4.2. A proteção dos direitos laborais dos motoristas de TVDE	314
CONCLUSÃO	321
BIBLIOGRAFIA	327

Introdução

O rápido e impactante desenvolvimento do setor tecnológico nas últimas décadas, potenciado pelo aparecimento e expansão do fenómeno da internet, contribuiu para o aparecimento de novos modelos económicos que assumem hoje um papel verdadeiramente central nos mais variados setores do mercado. Efetivamente, como é certamente ilustrado na frase que escolhemos para iniciar este estudo, a generalidade das empresas que assumem hoje a posição de líderes nos mercados em que operam (a *Uber*, no setor dos transportes; a *Meta/Facebook*, no setor da produção de conteúdos; a *AliBaba*, no setor do comércio a retalho; e a *AirBnB*, no setor da hotelaria) não se distinguem pelo facto de serem empresas que conseguem produzir um maior número de bens, por prestar um maior número de serviços ou por criar um maior número de conteúdos para os consumidores/utilizadores, mas sim pelo facto de operarem plataformas eletrónicas de intermediação que colocam em contacto esses produtores, prestadores de serviços e criadores de conteúdos com os utilizadores/consumidores dessas plataformas.

O aparecimento destes novos modelos de negócio veio abalar as estruturas normativas tradicionais que regulavam cada um destes mercados, tendo o setor dos transportes sido indubitavelmente um dos mais afetados. Efetivamente, à medida que empresas como a *Uber* se foram progressivamente instalando no seu território, os Estados viram-se subitamente confrontados com a necessidade de enquadrar juridicamente estas novas formas de mobilidade urbana ou mesmo de as banir de

forma definitiva. O presente estudo tem por objeto a apresentação dos desafios encontrados e da forma como foram sendo superados em cada ordenamento jurídico, com particular destaque para o ordenamento jurídico português, na sequência da entrada em vigor da Lei n.º 45/2018, de 10 de agosto.

A sua estrutura divide-se em quatro partes fundamentais. O primeiro capítulo destina-se a enquadrar o recente fenómeno das plataformas eletrónicas de reserva de serviços de transporte dentro do fenómeno mais amplo da «*economia de partilha*», que é hoje transversal, no plano global, em vários setores da vida económico-social. Segue-se um segundo capítulo, dedicado à análise de um problema prévio que assume um relevo significativo nesta temática, que reside na determinação da natureza dos serviços prestados pelos operadores das plataformas eletrónicas de reserva. O terceiro capítulo conta com uma análise aprofundada do tema no plano do direito comparado, sendo conferido especial destaque ao enquadramento normativo conferido a esta nova forma de mobilidade urbana e ao tratamento jurisprudencial que desde cedo encontrou. Finalmente, no quarto e último capítulo centramos a nossa atenção na regulação prevista para os serviços de transporte de passageiros em veículos descaracterizados a partir de plataforma eletrónica (TVDE) no ordenamento jurídico português, promovendo a análise e a apreciação crítica do regime contido na Lei n.º 45/2018, de 10 de agosto.

Fechamos estas linhas introdutórias com duas notas de natureza formal. A primeira é de que optámos por traduzir para língua portuguesa as passagens jurisprudenciais e doutrinárias citadas ao longo do presente estudo, assumindo o risco de alguma tradução menos conseguida. A segunda é de que as fontes bibliográficas disponíveis a partir de páginas da *web* são apenas parcialmente citadas ao longo desta obra, sendo a respetiva página unicamente identificada na bibliografia da mesma.