



Ana Sofia dos Santos Simões

O desenvolvimento das plataformas digitais de transporte num contexto de crise do táxi

Orientador: Prof. Doutor Daniel Filipe Videira Murta

Trabalho de Projeto do Mestrado em Economia,
na especialidade em Economia Industrial,

apresentado à Faculdade de Economia da Universidade de Coimbra para obtenção do grau de Mestre

Junho/2017



Ana Sofia dos Santos Simões

O desenvolvimento das plataformas digitais de transporte num contexto de crise do táxi

Trabalho de Projeto do Mestrado em Economia, na especialidade em Economia Industrial, apresentado à Faculdade de Economia da Universidade de Coimbra para obtenção do grau de Mestre

Orientador: Prof. Doutor Daniel Filipe Videira Murta

Coimbra 2017

Resumo:

O aparecimento de novas formas de transporte de passageiros, as chamadas plataformas eletrónicas como o UBER e o Cabify, vieram intensificar a concorrência ao mercado dos táxis. Este mercado é considerado um monopólio onde os lucros deveriam ser elevados e, portanto, onde não deveria haver incentivo à saída de taxistas. Com o crescimento das zonas urbanas, cresceu também a concentração de taxistas nessas zonas, levando ao excesso de trabalhadores a operar e onde deixaram de existir lucros, de tal forma que há saída de taxistas. A situação crítica deste tipo de transportes está associada ao crescimento da taxa de motorização ao longo dos anos, resultado da alteração da forma de vida da população. O aparecimento do transporte em veículo descaracterizado a partir de plataforma eletrónica (TVDE) nas grandes metrópoles veio derrubar o mercado dos táxis o que poderá significar o fim da sua utilização. A atenção dada a estas plataformas a operarem na Europa torna interessante uma análise num contexto económico, especialmente pela demora na intervenção por parte das autoridades competentes da concorrência.

Este trabalho de projeto pretende analisar as novas aplicações de partilha e a forma como influenciam o mercado dos táxis, bem como as críticas dos taxistas e as propostas de resolução por parte do governo, a análise de modelos de concorrência presentes nos sectores apresentados, sobre o ponto de vista da organização industrial.

A análise referida anteriormente será de carácter mais teórico, com recurso a bibliografia de vários autores, de modo a abranger uma pesquisa mais ampla. Devido à extrema novidade destas plataformas em Portugal e à falta de artigos científicos aplicados ao caso português, será utilizada também uma análise a notícias de carácter económico. O período em análise será de 2014 até ao presente devido ao carácter recente da presença em Portugal destas plataformas.

Palavras-chave: Táxis; Uber; Cabify; Economia de partilha; Mercado de transportes.

Classificação JEL: L51; L91; R40

Abstract:

The emergence of new forms of passenger transport, the so-called UBER and Cabify digital platforms, have made difficult the competition in the taxi market. This market is considered a monopoly where profits should be high and therefore where there should be no incentive for taxi drivers to leave the market. With the growth of urban areas, the concentration of taxi drivers in these areas has also increased. This has led to an excess of workers operating thus making it difficult to distribute profits leading to dismissals. The critical situation of this type of transport is associated with the development of other means of transport over the years, resulting from the change in the way of life of the population. The appearance of Uber and Cabify in large metropolises has taken much of the market share from taxis in what could mean the end of the use of taxis. The attention given to these platforms operating in Europe makes them convenient to analyze in an economic context, especially by the delay of intervention by the competent authorities of competition.

This project work intends to analyze the sharing economy and the way they influence the taxi market, as well as taxi drivers' dissatisfaction and the proposals of resolution by the government, the analysis of models of competition present in the sectors presented and the point of view of industrial organization.

The analysis will be of a more theoretical nature, using bibliographies of several authors, in order to cover a broader research. Due to the extreme novelty of these platforms in Portugal and the lack of scientific articles applied to the Portuguese case, an analysis of economic news will be used as well. The period analyzed and due to the recent presence of these platforms in Portugal, will be since 2014 to the present.

Keywords: Taxis; Uber; Cabify; Sharing Economy; Transportation market.

JEL Classification: L51; L91; R40

Lista de siglas/Abreviaturas

Associação Nacional de Parceiros das Plataformas Alternativas de Transportes
[ANPPAT]

Associação Nacional de Transportadores Utilizadores de Plataformas Eletrónicas
[ANTUPE]

Associação Nacional dos Transportadores Rodoviários em Automóveis Ligeiros
[ANTRAL]

Autoridade da Concorrência [AdC]

Autoridade da Mobilidade e dos Transportes [ATM]

Estradas de Portugal, S.A. [EP, S.A.]

Federação Portuguesa dos táxis [FPT]

Imposto Único Circulação [IUC]

Instituto da Mobilidade e dos Transportes, IP [IMT]

Infraestruturas de Portugal, S.A. [IP, S.A.]

Instituto Nacional de Transporte Ferroviário [INTF]

Organisation for Economic Co-operation and Development [OECD]

Rede Nacional Expressos [RNE]

Tratado Funcionamento da União Europeia [TFUE]

Tribunal de Justiça da União Europeia [TJUE]

Veículo descaracterizado a partir de plataforma eletrónica [TVDE]

Lista de ilustrações

Ilustração 1. Passageiros transportados na rede ferroviária (em milhares)	7
Ilustração 2- Distribuição dos operadores ferroviários	8
Ilustração 3-Veículos rodoviários motorizados de passageiros em circulação	8
Ilustração 4- Investimento estatal em infraestruturas (em euros).....	9
Ilustração 5.Distribuição do tipo de regimes de estacionamento em 2016	14

Lista de tabelas

Tabela 1. Dados referentes às principais operadoras rodoviárias em 2014.....	6
Tabela 2. Distribuição de contingentes em 2016 segundo NUTS III.....	12
Tabela 3. Caraterização de contingentes	13
Tabela 4 - Tarifas da Cabify em vigor em Lisboa	21
Tabela 5- Comparação entre três aplicações de transporte	24

Índice

Introdução	1
Revisão bibliográfica	2
O mercado de transportes	5
O táxi	10
As plataformas digitais de transporte	16
A dinâmica das plataformas eletrónicas de transporte e dos táxis	22
A inovação, a Uber e os táxis	25
A perspetiva ambiental e o congestionamento.....	26
Concorrência desleal, ilegalidade e intervenção das autoridades portuguesas	27
Conclusão.....	32
Bibliografia	35

Introdução

Há uma nova forma de consumo no mundo conhecida na literatura como Economia de partilha. As empresas que fazem parte da chamada economia de partilha ou economia colaborativa assentam no princípio de partilha através de uma plataforma eletrónica, possibilitando aos consumidores adquirir um serviço ou um bem a preços atrativos. Foi nos últimos anos que estas empresas começaram a surgir devido ao acesso generalizado à internet e às tecnologias móveis e à maior relevância dada à sustentabilidade. A forma de consumir mudou, onde o crédito, o foco na publicidade e o estatuto da propriedade dão lugar ao *rating*, à comunidade global e à partilha. São exemplos de empresas a operar em Portugal a Homeaway e a Airbnb que operam no mercado da habitação e que tem como objetivo o arrendamento de um quarto de um particular através destas aplicações em vez de uma estadia num hotel. Classificam-se como plataformas digitais as seguintes: a Uber, a Cabify e a Lyft que operam no mercado de transportes; a Amazon que opera no mercado de vendas eletrónicas; a App Store, dedicada a partilha *online* de aplicações para a marca; e a ZipCar e a BlaBlaCar destinadas à utilização de carros alugados.

Os mercados dos transportes são um exemplo onde há grande intervenção por parte do Estado, quer pela regulação de preços, quantidade ou qualidade, e onde esta desempenha um papel importante. O aparecimento do transporte em veículo descaracterizado a partir de plataforma eletrónica (TVDE) em Portugal resultou num choque para este mercado e para o modelo regulatório existente. Estes contribuíram fortemente para o agravamento da crise do táxi previamente instalada.

A situação crítica do mercado de táxis está associada ao crescimento da taxa de motorização ao longo dos anos, resultado da alteração da forma de vida da população. O principal concorrente do táxi é a viatura própria, de uso preferencial por quase todos os cidadãos devido à sua total flexibilidade e autonomia; seguem-se o transporte público cuja atratividade está no baixo preço em relação ao táxi; o metro cobre grande parte da área geográfica metropolitana das grandes cidades e, portanto, é muito utilizado, concorrendo também neste mercado. Os tuk-tuk, apesar de essencialmente turísticos, são competidores também com os táxis nas zonas turísticas. Por fim, o aparecimento do transporte em veículo descaracterizado a partir de plataforma eletrónica (TVDE) nas

grandes metrópoles como concorrente direto no serviço oferecido. Como resposta, os reguladores tentam proibir a operação destas aplicações que atingiram popularidade com rapidez notória. O bom funcionamento de táxi nas áreas metropolitanas é essencial ao bom funcionamento das mesmas, seja como conector de outros meios de transporte, seja como transporte local. Sendo a Uber e a Cabify substitutos do táxi, as plataformas de transporte privado, têm sido alvo de processos judiciais que visam o seu encerramento.

Revisão bibliográfica

O conceito de Economia de partilha ou Economia Colaborativa ou Consumo Cooperativo resultou de mudanças culturais do nosso tempo. Este movimento apareceu logo depois de um período de grande consumismo, durante o século XX e início do século XXI, em que os indivíduos passaram a consumir de forma colaborativa. Consumo colaborativo tem que ver com um sistema em que as pessoas dividem recursos, sem perder liberdades pessoais ou o direito de propriedade (Sousa, 2015).

Esta forma de consumo baseia-se em três sistemas: partilha de serviços e produtos sem ter de os possuir, mercados de redistribuição (físicos ou virtuais) que permitem que objetos inutilizados sejam redistribuídos e estilos de vida colaborativos que conetam pessoas para além fronteiras (Botsman e Rogers, 2011).

A motivação para participar na economia de partilha tem que ver com a sustentabilidade ecológica (ligada a princípios), a satisfação (em que a participação motivada pela satisfação que esta participação lhe causa), a reputação (quanto maior a reputação das comunidades online, como nas apps, maior a participação nelas) e aos ganhos económicos (a maximização da utilidade dá-se através da substituição de um bem exclusivo por outro de baixo custo). No entanto, o facto da noção de economia de partilha ser vista como uma atividade sustentável pode não passar de uma intenção e não levar a participação nesta. Isto acontece quando a racionalização económica é o fator de motivação dominante. (Hamari, 2015).

O aparecimento deste modelo engloba vários tipos de mercado que vão desde os mercados de transportes com “rideshare” (Uber, a Cabify e a Lyft) e o “carsharing” (a Zipcar) até aos mercados habitação (Airbnb). Inaugurado em 2012 por Guy Michlin e

Shemer Schwarz, o Eat With leva a economia de partilha até aos mercados de alimentação, criando a opção de refeições pagas em casa de residentes locais. A mudança nos mercados é particularmente interessante no sentido em que muda a forma do produto que está a ser vendido. A Uber é a maior companhia de boleias pagas e não é proprietária de nenhum veículo, o Facebook é o mais popular proprietário de média mas não produz nenhum conteúdo de comunicação social, o Airbnb é o mais utilizado provedor de habitação residencial mas não detém nenhuma habitação.

Com a internet, é deixado um rastro de reputação, que nos torna mais ou menos ligados à economia de partilha. Com cada vendedor que é classificado, com cada remetente de *spam* que é marcado, com cada comentário que é deixado, vídeo ou foto que é publicado, deixa-se um registo acumulado de quão boa é a colaboração na economia de partilha e se é confiável (Botsman e Rogers, 2011). As aplicações analisadas dependem diretamente da reputação que cada uma detém, já que cada utilizador atribui um *rating* e *reviews*. Aplicando ao caso concreto das apps de “ridesharing” estas classificações alimentam um ciclo virtuoso, já que melhores classificações atraem mais procura pelo condutor, que atrai também mais utilizadores da própria aplicação.

O mercado de transportes, nomeadamente os táxis, sente-se ameaçado por estes concorrentes devido à sua grande adesão pelos cidadãos. Como tal, há uma grande pressão para que as plataformas sejam proibidas por concorrência desleal. Os TVDE’s classificam-se como parte da economia de partilha e, portanto, defendem que legislação aplicada ao mercado de transportes não se lhes aplica.

O mercado dos táxis é um segmento especial pelo seu funcionamento particular que sofreu alterações devido à sucessiva contração da procura, fruto da taxa de motorização, crise económica e desenvolvimento das metrópoles. O mercado de táxis português evolui de um cartel de entrada limitada com preço fixo para um cartel de entrada livre fruto das saídas que tornam as licenças uma restrição não ativa (Murta, 2014).

Este mercado é geralmente dividido em três segmentos: A praça de táxis, conhecidas na literatura económica como *taxi rank* ou *stand*; a entrada num táxi que circule na rua, conhecido na literatura como *hailing*; e o segmento porta a porta, também conhecido como *pre-booking*, *taxi-booking* ou *phone booking*. Nem todas as cidades apresentam

mercados com todos os tipos de segmentos. São as praças de táxi que tendem a provocar maiores preocupações aos reguladores, principalmente no que diz respeito à segurança física e económica dos passageiros e por precisarem de muito espaço físico das cidades ou contribuírem de forma negativa para os congestionamentos. (Esteves, 2015).

A regulação pode ser aplicada ao nível dos preços, da quantidade e da qualidade. Note-se que o preço se refere ao preço da viagem que o consumidor paga, a quantidade refere-se ao número de táxis ou taxistas a operar no mercado e a qualidade tem que ver com as características do condutor e do veículo, de forma a garantir a segurança do passageiro. A maioria dos países debate-se entre a escolha de intervir ou não, e em que componentes.

Entre as razões para abolir o controlo da quantidade de táxis estão: os menores tempos de espera em áreas sem restrição da quantidade; existem mais táxis por cidadão em áreas sem restrição de quantidade; a escolha do consumidor torna-se reduzida nas áreas com restrição de quantidade, levando à procura de outros meios de transporte. Para além disto, a regulação de quantidade tem um custo elevado e confere posições de poder e proteção. Por outro lado, as razões para impor a regulação da quantidade de táxis são: a manutenção da qualidade do serviço (sem a regulação os gastos dos taxistas com a manutenção do táxi iriam diminuir devido à diminuição dos seus rendimentos); garantir a oferta adequada de táxis (o facto de aumentar a quantidade de táxis não aumenta a utilização destes pelos seus cidadãos); evitar o excesso de motoristas (cria uma oferta desproporcionalmente maior nos horários de pico ou em locais onde o fluxo é maior, por exemplo, em aeroportos); como forma de prevenir os taxistas de trabalhar horas extra (HC: Transport Committee, 2004).

A maioria da literatura existente defende como argumento favorável à regulação de quantidade que a entrada excessiva de táxis iria reduzir a taxa de ocupação e, portanto, criaria pressões para o aumento de preços de modo a equilibrar os fluxos entre despesas e receitas. No entanto, esta desregulamentação iria aumentar a concorrência entre os trabalhadores levando a pressões de baixa do preço.

Os argumentos favoráveis à regulação de preços incluem: a estrutura espacial das praças de táxi e de rua inibem a competição de preços; a curva de procura-preço para cada taxista é inelástica (procura é pouco sensível a variações de preço); algumas regiões de uma cidade são mais atrativas que outras (equidade); a competição de preços entre os motoristas na mesma praça de táxi seria física e praticamente inviável, podendo ameaçar a ordem pública. Já regulação do preço é defendida através da imposição de um preço limite (máximo) de modo a proteger as pessoas com deficiência e os turistas de sofrerem fraude. (The House of Commons: Transport Committee, 2004).

Contudo, a questão central é a seguinte: O aparecimento destas plataformas digitais de transporte torna plausível a extinção do táxi? A falta de legislação à entrada do novo modelo de mercado torna difícil a competição dos táxis e plausível uma possível extinção, sendo que estes são substitutos. Sendo que os táxis fazem a ponte entre os transportes públicos e o carro individual torna-se importante criar medidas para que essa extinção não aconteça. A substituição do táxi poderia levar ao ganho de grande poder de mercado por uma ou mais empresas de TVDE's e levar a uma manipulação de preços prejudicial aos consumidores.

O mercado de transportes

O mercado de transportes urbano é essencialmente composto pelo carro individual, o metro, os transportes coletivos rodoviários, o comboio e, recentemente, o transporte em veículo descaracterizado a partir de plataformas eletrónicas (TVDE). Existe ainda o Tuk-Tuk, um triciclo de transporte de passageiros, que concorre com os outros meios de transportes nas zonas turísticas. O metro está instalado em Lisboa e Porto e está previsto para Coimbra. Os aeroportos encontram-se em Lisboa, Porto e Faro, tal como a Uber e a Cabify. O transporte ferroviário cobre grande parte das cidades de Portugal, especialmente o litoral deixando os autocarros, os táxis ou o automóvel individual responsáveis pela ligação a zonas mais rurais. O mercado português é hoje dominado pelo transporte individual, sendo que os modos coletivos de transporte têm vindo a perder passageiros. O transporte coletivo rodoviário não urbano é de natureza privada e o transporte ferroviário é maioritariamente público e, apesar da sua natureza, ambos se mantêm com dificuldades. A atratividade do transporte público está, naturalmente, no

seu baixo preço, na consciência ecológica (sendo ele coletivo) e, no caso de inexistência de viatura própria, ser o único disponível.

Em 17 de Março de 1990 foi criada a lei de bases do sistema de transportes terrestres, que classificava o tipo de transportes em público ou privado, nacional, internacional ou urbano e dava indicações sobre o funcionamento do transporte rodoviário, ferroviário e de mercadorias, numa tentativa de regulação. O transporte interurbano em autocarro é atualmente um setor privatizado. Encontra-se em crise, tal como os outros operadores coletivos, pois têm dificuldade em ultrapassar a preferência pelo automóvel. Existe um grande número de empresas a operar em Portugal: a Barraqueiro é a maior operadora detendo empresas como a Eva; a Rede Nacional de Expressos (RNE) funciona como um consórcio de várias rodoviárias, detida por vários acionistas; a Transdev comprou o Grupo Joalto, afirmando-se também como forte competidora. A tabela 1 vai de encontro com a dimensão de cada empresa, sendo que a Barraqueiro apresenta os maiores valores de passageiros, quilómetros percorridos e trabalhadores.

Tabela 1. Dados referentes às principais operadoras rodoviárias em 2014.

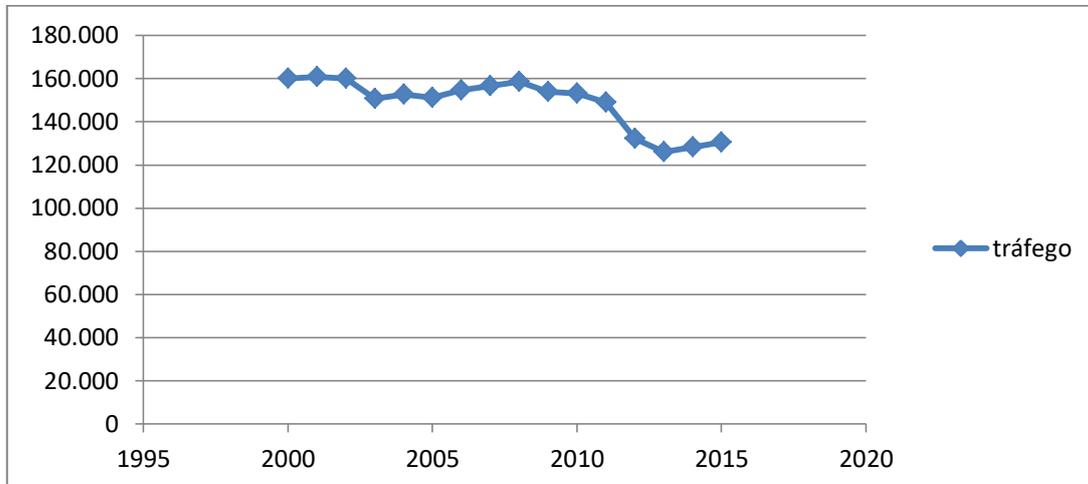
	Rede Nacional Expressos	Transdev	Barraqueiro
Nº trabalhadores	36	1800	5000
Nº viaturas	200	1500	-
Km. Percorridos	38.467.000	33.858.560	143.801.000
Nº Passageiros	4.336.000	585.634	93.214.000

Fonte: Rede Expressos; Transdev; Relatório de Contas Barraqueiro

O transporte ferroviário atualmente é assegurado maioritariamente pela CP-Comboios de Portugal, existindo também a Fertagus, pertencente ao grupo Barraqueiro, e a Takargo (mercadorias). A empresa “CP - Caminhos de Ferro Portugueses” foi, em 1951 incumbida da gestão da maioria das concessões existentes. Em 1997, o decreto-lei 104/97 cria a “REFER”, empresa encarregue da gestão, manutenção e investimento na infraestrutura ferroviária e do controle do tráfego. Em 1998, é criado um regulador do sector, o “INTF” (Instituto Nacional de Transporte Ferroviário). A 1 Junho de 2015 consagra-se a Infraestruturas de Portugal (IP, S.A.), a empresa pública que resulta da fusão entre a Rede Ferroviária Nacional (REFER, E.P.E.) e a Estradas de Portugal, S.A.

(EP, S.A.). Assim, as infraestruturas rodoviárias e ferroviárias passam a ser geridas por uma única empresa, segundo uma estratégia conjunta e complementar.

Ilustração 1. Passageiros transportados na rede ferroviária (em milhares)

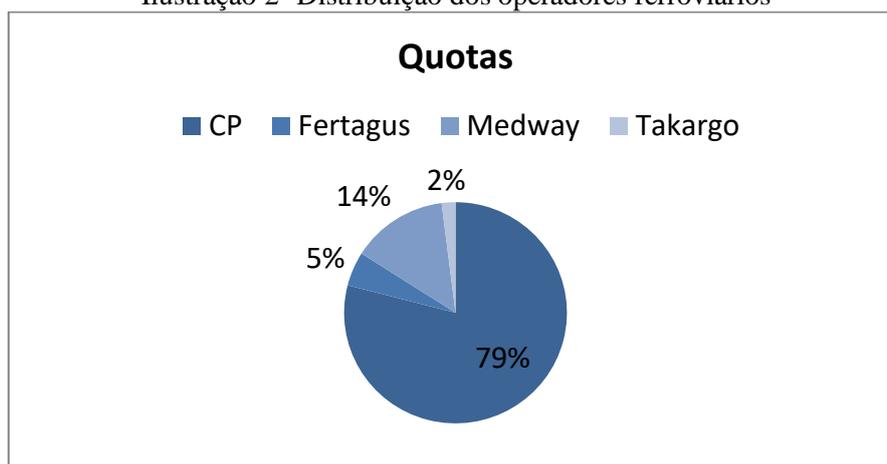


Fontes: Pordata

O número de passageiros transportados tem sofrido uma diminuição de 160083, em 2000, para 126079, em 2013, que representa uma diminuição de 18,53% em treze anos. Posteriormente, tem aumentado ligeiramente até os 130421 passageiros em 2015.

Ao nível da utilização ferroviária, realizou-se um total de 36.858.121 comboios quilómetro (CK), que correspondem a uma diminuição, face a 2015, da utilização da infraestrutura por operadores ferroviários em 0,5%. Na análise por segmentos verifica-se um aumento do serviço de passageiros em 1,1% e uma diminuição do serviço de mercadorias em 8,1%. (IP, 2016). Os operadores ferroviários a circular na RFN são, no transporte de passageiros, a CP e a FERTAGUS e, no transporte de mercadorias, a Medway e a TAKARGO (Ilustração 2).

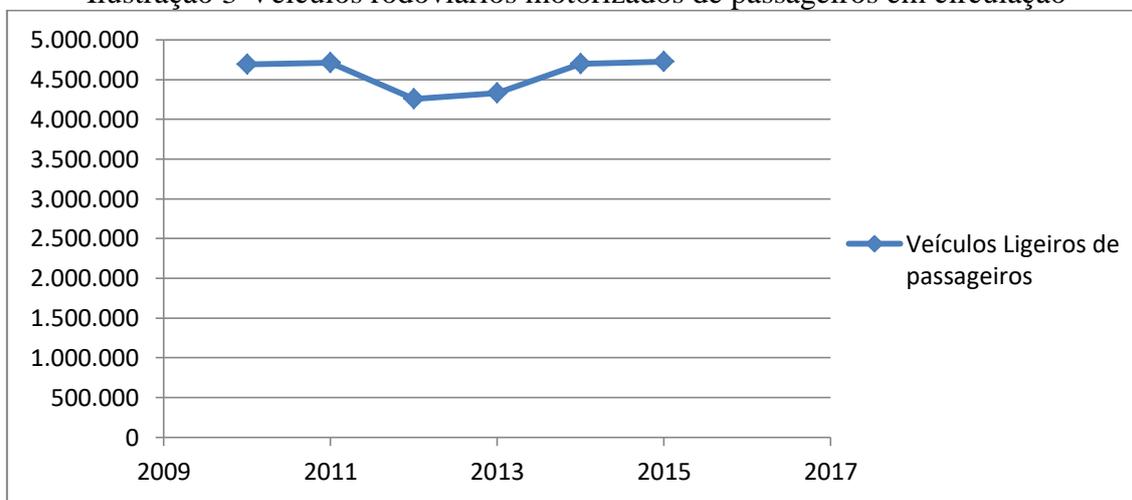
Ilustração 2- Distribuição dos operadores ferroviários



O transporte ferroviário é marcado por graves problemas económicos e financeiros resultantes de insuficiente competitividade face ao transporte individual, tal como o anterior.

A adesão à União Europeia tornou possível, através de fundos comunitários, o investimento em infraestruturas que ajudou à diminuição da sinistralidade por quilómetro percorrido que, aliado ao aumento do poder de compra, impulsionou a posse do automóvel. Em 2015, segundo os dados da Pordata, estavam em circulação 4.722.99963 veículos ligeiros de passageiros. Os veículos registados mantêm um valor constante, apenas atingindo um valor mais baixo entre 2011 e 2014, coincidindo com os efeitos da crise económica portuguesa de 2010.

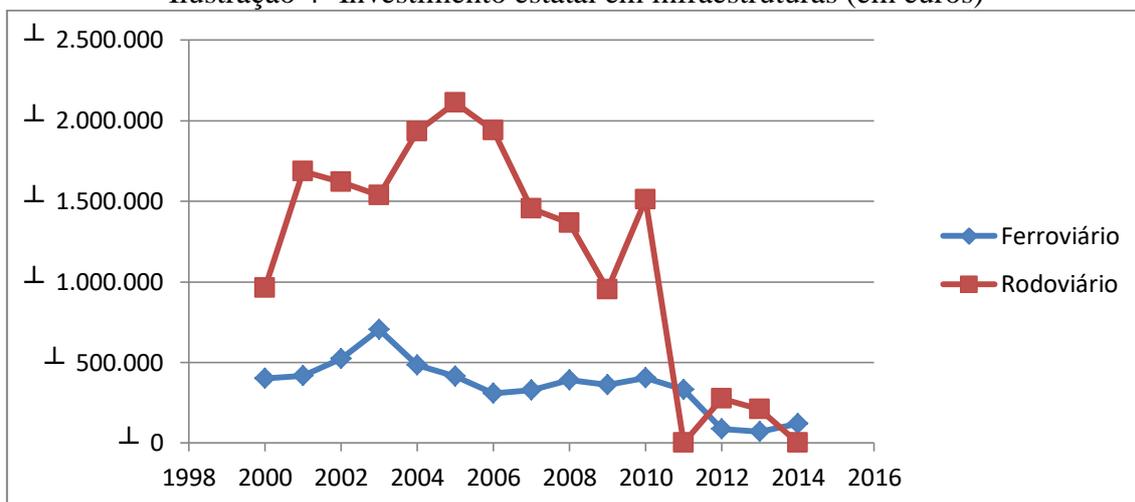
Ilustração 3-Veículos rodoviários motorizados de passageiros em circulação



Fonte: Pordata

O automóvel tem custos finais de aquisição e utilização tal como taxas sobre estacionamento, portagens, seguros e manutenção. São estes os motivos que podem levar à utilização do transporte público como substituto, bem como os níveis de stress e tempo despendido na viagem que poderia ser utilizado para outras atividades.

Ilustração 4- Investimento estatal em infraestruturas (em euros)



Fonte: Pordata

Uma das prioridades das autoridades é o investimento em infraestruturas rodoviárias, que beneficia essencialmente o transporte individual e não o transporte coletivo. Como é possível observar na ilustração acima, o investimento estatal em infraestruturas rodoviárias é muito superior ao ferroviário. Ambos demonstram uma tendência decrescente desde 2005, atingindo a cava em 2011, ano pós crise económica portuguesa.

As áreas metropolitanas têm todos os tipos de transporte nomeadamente o metro, autocarros públicos, autocarros privados, táxi, comboio suburbano, a Uber, a Cabify e os Tuk-Tuk. Nas regiões com baixa densidade populacional ou regiões do interior de Portugal tal não acontece. Nestas faz-se notar uma especial importância do táxi nos pequenos grupos como idosos, transporte de deficientes ou mesmo para deslocação regular. Não havendo tanta procura, não há tanto incentivo à entrada, os lucros são melhor distribuídos, podendo os salários dos taxistas serem maiores nas regiões menos povoadas. Neste contexto também não interessa à Uber ou à Cabify operarem nestas condições, já que para além de necessitarem de uma grande procura para maximizar a utilização das viaturas, também têm de ter um público-alvo com grande adesão às

tecnologias. Tal não acontece em Portugal, fora das grandes metrópoles como Lisboa Porto e a turística Faro. Estas cidades coincidem com a localização dos aeroportos, onde ocorre o pico de transportes de passageiros dos táxis e onde a Uber e a Cabify operam. Por ultimo, um segmento particular, é o transporte de doentes. Durante vários anos, algumas Administrações Regionais de Saúde sustentaram protocolos com taxistas para o transporte de pacientes. Em 2015 o regulamento de transporte de doentes cessou esta situação e o transporte de doentes não urgentes por via terrestre passou a utilizar ambulâncias ou Veículos Dedicados ao Transporte de doentes.

O táxi

No Decreto-Lei n.º 251/98, de 11 de Agosto de 1998 redefiniu-se o acesso à atividade e ao mercado dos táxis. Para efeitos do presente diploma considera-se o táxi como o veículo automóvel ligeiro de passageiros afeto ao transporte público, equipado com aparelho de medição de tempo e distância (taxímetro) e com distintivos próprios, titular de licença emitida pela Câmara Municipal e o transportador em táxi – a empresa habilitada com alvará para o exercício da atividade de transportes em táxi (art.º 2, DL n.º251/98). A emissão do alvará é da responsabilidade da competência do Instituto de Mobilidade e dos Transportes, I.P. (IMT) e vincula o prestador de serviços. Os motoristas estão obrigados a possuir o título profissional de motorista de táxi, designado por certificado de motorista de táxi.

A atribuição de licenças cabe às câmaras municipais, por meio de concurso público limitado (art.º 14 DL n.º251/98), tal como os regimes de estacionamento (art.º 16 DL n.º251/98). As licenças municipais são associadas a um único veículo sendo que um prestador que possua vários táxis terá que possuir um número de licenças municipais igual ao número de táxis. As licenças podem ser obtidas quer por meio de concurso público lançado pelos municípios ou pela aquisição no mercado secundário (a quem já as detenha).

São competentes para a fiscalização as câmaras municipais, a GNR e a PSP (art.º 25º DL n.º251/98). A lei 35/2016, de 21 de Novembro traz a sexta alteração ao DL n.º251/98, reforçando as medidas dissuasoras da atividade ilegal neste sector, muitas vezes referida pelos taxistas na comunicação social.

A falta de dados estatísticos em relação ao mercado do táxi dificulta a sua análise e mesmo com a fixação de tarifas não existem indicadores da utilização do táxi. No entanto, a Autoridade da Mobilidade e dos Transportes disponibilizou pela primeira vez um relatório sobre a caracterização do mercado de transporte em táxi entre 2006 e 2016. Os dados indicam que o número total de táxis se tem mantido estável, crescendo menos de 1% nos últimos dez anos. As taxas de variação anual são quase nulas, identificando-se um aumento de 133 táxis licenciados face ao final de 2006.

A atribuição de licenças encontra-se limitada pelos contingentes de âmbito municipal, que correspondem ao número máximo de licenças que pode ser atribuído num concelho. Este número máximo (contingente) é fixado pelos municípios, com uma periodicidade não inferior a 2 anos. A distribuição das licenças é feita da seguinte forma:

Tabela 2. Distribuição de contingentes em 2016 segundo NUTS III

NUTS III	Nº de licenças	%	% de licenças por pop. residente
Área metropolitana de Lisboa	4654	33,78%	0,17%
Área metropolitana do Porto	1516	11,00%	0,09%
RAM	853	6,19%	0,33%
RAA	508	3,69%	0,21%
Algarve	505	3,67%	0,11%
Beiras e serra da estrela	492	3,57%	0,22%
Região de Coimbra	491	3,56%	0,11%
Douro	446	3,24%	0,23%
Ave	384	2,79%	0,09%
Tâmega e Sousa	377	2,74%	0,09%
Viseu dão-Lafões	357	2,59%	0,14%
Médio tejo	346	2,51%	0,15%
Alto Minho	331	2,40%	0,14%
Oeste	325	2,36%	0,09%
Região de leiria	309	2,24%	0,11%
Cávado	297	2,16%	0,07%
Região de Aveiro	271	1,97%	0,07%
Trás-os-Montes	253	1,84%	0,23%
Lezíria do tejo	205	1,49%	0,08%
Alto Tâmega	173	1,26%	0,19%
Alentejo central	163	1,18%	0,10%
Alto Alentejo	153	1,11%	0,14%
Beira baixa	151	1,10%	0,18%
Baixo Alentejo	115	0,83%	0,10%
Alentejo litoral	101	0,73%	0,11%
Portugal	13776	100%	0,13%

Fonte: Relatório Estatístico - Serviços de Transporte em Táxi: A realidade atual e a evolução na última década, Autoridade da Mobilidade e dos Transportes

Ao nível das NUTS III, a zona de Lisboa, do Porto, da Região Autónoma da Madeira, da região autónoma dos Açores e Algarve têm o maior número de táxis licenciados. Analisando a tabela acima podemos concluir que existe uma disparidade na distribuição do número de táxis licenciados em Portugal, sendo que temos a Região de Coimbra com 491 táxis e outros como o Alentejo litoral com 101. O número de contingentes definido pelas autoridades locais depende de muitos fatores como o turismo da área, o historial, a existência de infraestruturas culturais, que levam a que naturalmente haja um maior número de táxis no Algarve em relação a Trás-os-Montes.

A diferença entre o número de táxis licenciados e o contingente definido corresponde ao número de veículos que ainda poderiam ser licenciados. Podem, porém, existir vagas no contingente, mas não ser aberto um concurso público para a sua atribuição, impedindo a emissão de novas licenças. Em complemento aos contingentes gerais, a legislação prevê a possibilidade de regimes específicos de contingência de táxis, como os contingentes especiais de táxis para pessoas com mobilidade reduzida e contingentes especiais de táxis, a estabelecer pelo IMT, com natureza predominantemente extra concelhia, que visam responder a preocupações de coordenação do serviço de táxis com terminais de transporte terrestre, aéreo, marítimo ou intermodal.

Tabela 3. Caraterização de contingentes

	Total (número)	Percentagem
Contingentes definidos	14857	100,00%
Contingentes gerais	14769	99,41%
Contingentes mobilidade reduzida	88	0,59%
Táxis licenciados	13776	92,72%
Contingentes gerais	13691	92,15%
Contingentes mobilidade reduzida	85	0,57%
Vagas	1081	7,28%
Contingentes gerais	1078	7,26%
Contingentes mobilidade reduzida	3	0,02%

Fonte: Relatório Estatístico - Serviços de Transporte em Táxi: A realidade atual e a evolução na última década, Autoridade da Mobilidade e dos Transportes

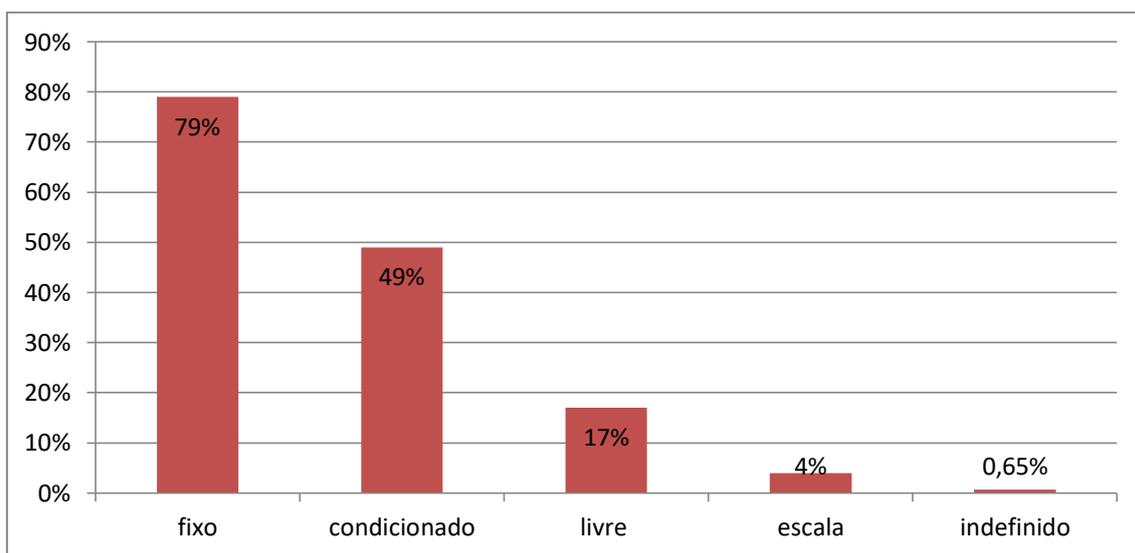
Existe uma significativa correspondência entre o número de táxis licenciados e os contingentes definidos. A diferença entre os contingentes definidos e os táxis licenciados indica o número de vagas sobrantes, apresentando o valor de 7,28% para Portugal.

A legislação prevê os seguintes 4 regimes de estacionamento de táxi:

- Livre: podem circular livremente à disposição do público, não existindo locais obrigatórios para estacionamento;
- Condicionado: podem estacionar em qualquer dos locais reservados para o efeito, até ao limite dos lugares fixados;
- Fixo: existe obrigação de estacionar no local ou locais determinados na licença;
- Escala: existe obrigação de cumprir um regime sequencial de prestação de serviço.

As disposições relativas ao estacionamento dos táxis são estabelecidas por Regulamento Municipal ou na atribuição da licença municipal ao veículo.

Ilustração 5. Distribuição do tipo de regimes de estacionamento em 2016



Fonte: Relatório Estatístico - Serviços de Transporte em Táxi: A realidade atual e a evolução na última década, Autoridade da Mobilidade e dos Transportes

O regime de estacionamento fixo é aplicado por 79% dos municípios (120 municípios), o condicionado por 49% dos municípios (39), o estacionamento livre por 17% dos municípios e o estacionamento de escala por 4%. O mais usual é a aplicação de regimes misto, com um ou mais tipo de regimes.

A discussão acerca da desregulamentação de tais mercados é agora revigorada devido ao desenvolvimento de aplicações para *smartphones*, que tem trazido à tona vários problemas deste setor. São muitos os motivos para a regulação dos táxis dos quais se podem destacar alguns. O primeiro relaciona-se com a segurança pública: envolve a proteção física dos consumidores, de terceiros e da adequação dos veículos, implica estabelecer padrões mínimos para os condutores e para os veículos; segue-se a proteção económica dos consumidores, que envolve prevenir os consumidores de incorrer em prejuízos em situações de negociar preços. Outro motivo relaciona-se com congestionamentos: os táxis são regulados de forma a serem evitados maiores congestionamentos nos centros urbanos. Em muitas situações, os mercados de táxi em centros urbanos são controlados para operarem em praças de táxi, de forma a não circularem pela cidade à procura de passageiros (*hailing*). Por último, o desempenho: os reguladores podem manipular diferentes combinações de disponibilidade de praças de táxi, tarifas máximas e número de licenças para alcançar um mercado que opere sob um grau de desempenho desejado.

Não há consenso acerca do efeito da desregulação no preço das viagens. Em algumas regiões, os preços não são necessariamente reduzidos por conta da liberalização das tarifas, crescendo tendencialmente. As tarifas parecem aumentar mais onde a competição é menor, ou seja, nas praças de táxi e nas áreas rurais. No entanto, a maioria dos economistas defendem que a liberalização de tarifas leva ao aumento da concorrência e, por isso, a uma diminuição dos preços em todas as regiões.

As quotas de mercado do táxi estão ligadas com os rendimentos das famílias, os custos da posse de um carro, especialmente o custo de estacionamento, e a disponibilidade de alternativas ou meios de transporte complementares. As viagens de táxis representam 11% das viagens em Guangzhou (2011), 7% das viagens em Seoul (2013) e Singapura (2012), 6% em Pequim (2012) e Hong Kong (2011), 3% do total das viagens em Bogotá (2008), 2% em Taipei (2013) e 1% ou menos em cidades como Chicago (2008), Londres (2011), Madrid (2011) e São Francisco (2014). (OECD,2016)

No atual enquadramento legal, o cálculo do preço final resulta da aplicação da convenção estabelecida entre a Direção-Geral das Atividades Económicas e as

associações representantes dos detentores de licenças de táxi. As tarifas fixadas são consideradas demasiado elevadas, o que diminui a procura pela utilização do táxi. As tarifas atuais encontram-se no quadro seguinte. Recorrendo como exemplo à tarifa 3, em que a viagem de retorno será em vazio, é cobrada a bandeirada de 3,25€ que cobre os primeiros 1800 metros. De seguida, passam a ser cobrados 0,94€ por cada quilómetro e 14,80€ por cada hora e 0,10€ por cada 106,38 metros e 0,10€ por cada 24 segundos, até ao final da viagem.

Tabela 2- Tarifas de táxis em vigor desde 1 Jan 2003

Tarifas	Bandeirada		Preço/km	Preço/hora	Frações			
	Metros	€			Metros	€	segundos	€
Tarifa 3 dia	1800	3,25	0,94	14,80	106,38	0,10	24,0	0,10
Tarifa 3 noite		3,90	1,13		88,50			
Tarifa 5 dia	3600	3,25	0,47		212,77			
Tarifa 5 noite		3,90	0,56		178,57			

Fonte: ANTRAL

Nota: Tarifa 3: retorno em vazio; Tarifa 5: retorno ocupado; Por bagagem e animais de estimação são mais 1,60€ e por chamada é cobrado 0,80€

As plataformas digitais de transporte

A Uber é a plataforma de transporte mais conhecida pelo mundo e a com maior valor de mercado acima dos 60 bilhões de USD em 2016. Sendo uma inovação de sucesso, várias se juntaram a ela, como o caso da Lyft nos EUA e a Cabify em Espanha e América do sul, Didi Chuxing na China e Ola na Índia.

A Uber foi fundada em 2009, por Garrett Camp e Travis Kalanick. Em 2010, a UberCab, nome anterior, lançou uma aplicação em que era possível solicitar um carro informando a localização do utilizador por meio do GPS. Desde o seu início, a Uber

recebeu uma serie de investimentos, o que possibilitou a sua expansão de forma rápida e, em 2016, ganhou o *status* de *start-up* privada mais valiosa do mundo.

A Uber descreve-se como uma empresa de tecnologia, não de transporte. Neste modelo de negócio, os motoristas registam-se juntamente com o seu carro, tornam-se parceiros da empresa e, por meio da aplicação Uber, são conectados aos passageiros. O utilizador cria a sua conta na aplicação e regista um cartão de crédito, pelo qual será efetuado o pagamento de suas deslocações. Para utilizar o Uber, o utilizador abre a aplicação, que usa o GPS automaticamente para definir sua localização, confirma seu local de partida, seleciona a opção de serviço e solicita um carro. Em seguida pode visualizar foto, classificação, contato do motorista, modelo e matrícula do veículo. O motorista recebe a solicitação com as informações do passageiro também no seu *smartphone*, e se aceitar a viagem, o utilizador pode acompanhar a localização do carro no mapa da aplicação (UBER, 2015). O cliente pode ainda inserir o endereço exato de partida ou procurar um local específico próximo de onde se encontra. No mapa é possível ver se há carros disponíveis, a distância que se encontram e a estimativa de tempo até o local de partida. Antes de solicitar o carro também é possível consultar a tarifa base e estimar o valor da viagem inserindo o local de destino e selecionar a forma de pagamento, já que é possível registar mais de um cartão. Após chegar ao local de destino e com a viagem finalizada, o Uber envia automaticamente para o e-mail do utilizador a fatura da viagem, a qual contem todas as informações de tempo percorrido, quilómetros percorridos, tarifa base, valor cobrado no cartão, etc. Além disso, o utilizador pode classificar o motorista, assim como também será classificado como passageiro, de uma a cinco estrelas.

Para perceber o funcionamento da Uber é importante distinguir a Uber Technologies Inc., que opera nos EUA e a empresa portuguesa Uber Portugal, que responde à Uber BV, sediada na Holanda. A Uber Portugal apenas tem 6 trabalhadores, uma sede portal em Lisboa e o escritório com morada desconhecida. A equipa portuguesa é constituída por Filipa Corrêa Mendes, 26 anos, diretora de marketing; Nuno Rodrigues, 30 anos, responsável pelas operações e logística; Rui Bento, 31 anos, diretor geral da Uber Portugal; Laura Gonçalves, 27 anos e Luís Martins, 31 anos, departamento de marketing e Manuel Pina, 27, operações e logística. Em Portugal, tem a responsabilidade de

promover a plataforma e angariar operadores, sejam empresas ou empresários em nome individual. Todas as restantes deliberações são tomadas pela Uber BV, a empresa que opera a plataforma da Uber em todos os mercados da União Europeia. Os contratos de parceria com os operadores são feitos pela Uber BV, sediada na Holanda, país com um regime fiscal mais competitivo do que Portugal.

A Uber chegou a Portugal no Verão de 2014, através do UberBLACK, com automóveis de cor preta com bancos de couro obrigatórios e até cinco anos de uso. O UberBLACK é considerado a modalidade de luxo, dado que só funciona com carros de gama alta, como Audi A6, BMW série 5 ou Mercedes Benz Class E. O UberX, que chegou a Lisboa e ao Porto em 2015, representa o segmento low-cost e as viaturas podem ser um Volkswagen Golf ou um Opel Astra. Os preços entre os dois serviços são diferentes. Enquanto no UberBLACK a tarifa mínima é 6 euros, no UberX o utilizador tem de pagar pelo menos 2,5 euros. Em Portugal, apenas existem estas duas modalidades: o UberX, disponível em Lisboa, Porto e Faro; e o UberBLACK, disponível somente na capital. Existe ainda, no Porto e Lisboa, o UberGREEN cuja modalidade é igual ao UberX (preço), mas em veículos 100% elétricos. Assim, a Uber torna-se um concorrente superior no preço, oferecendo um produto de qualidade semelhante aos outros concorrentes do mercado atual, onde a tarifa que o Uber cobra é equivalente ou inferior ao que é praticado pelos táxis. Recorrendo ao Uber X como exemplo, é cobrado ao cliente 1€ de tarifa base, e contabilizado em simultâneo 0,10€ por cada minuto e 0,65€ por cada quilómetro. Em qualquer viagem o cliente terá de pagar 2,5€ de tarifa mínima.

Tabela 3- Tarifas da Uber em vigor

	Base	Tarifa		Tarifa mínima	Taxa de cancelamento
		Tempo (min)	Distância (Km)		
UberX	1€	0,10€	0,65€	2,5€	2,5€
Uber Black	2€	0,40€	1,00€	6€	6€

Fonte: Uber Portugal

Mas a oferta da Uber noutros países é bem mais alargada e varia de cidade para cidade: existem ainda o UberPOP, o UberPool, o UberTAXI, o UberSUV e o UberLUX. Por

exemplo, os serviços UberPop e UberPool apresentam uma diferença fundamental face aos serviços em vigor em Portugal. Funcionam como um serviço de partilha de boleias pagas o que faz com que qualquer um possa tentar fazer algum dinheiro com a sua própria viatura sem que para isso tenha de ter licença de transporte de passageiros, motorista ou qualquer outra. O serviço resultou em julgamentos entre a empresa e os taxistas profissionais, tendo sido declarado ilegal em vários países como a França, Bélgica e Holanda.

Em Portugal, a atividade da Uber é feita através da contratação de empresas de transporte privado, que já operavam em Portugal antes da chegada da multinacional norte-americana. Os parceiros da Uber em Portugal são Táxis Letra A (aluguer de gamas mais altas), Táxis Letra T (táxi de turismo), operadores turísticos (com os seus condutores e a sua própria frota) e empresas de rent-a-car. Sabe-se que duas das parcerias são com os grupos Sonae e com a Salvador Caetano. Todas as empresas ligadas à plataforma da Uber em Portugal possuem licenças que permitem o transporte comercial de pessoas com motorista privado. A Uber em si não tem qualquer carro, nem motorista, recorre a empresas de aluguer de viaturas com motoristas privados.

Os trabalhadores da Uber são aconselhados a usar facto e perguntar ao cliente se a temperatura do carro e a música estão boas. Conduzem veículos recentes, que se apresentam sempre limpos. É possível entrar como motoristas independentes, desde que preencham os requisitos da empresa ter pelo menos 21 anos, carta de condução há mais de três anos e um registo criminal sem antecedentes. Contudo, estes motoristas independentes não ficam a trabalhar diretamente para a Uber, são “encaixados” num dos parceiros.

A Uber possui as chamadas tarifas dinâmicas, alvo de polémica entre os utilizadores. Quando a procura é alta, a tarifa dinâmica aumenta as tarifas de forma incremental. Para os utilizadores, a tarifa dinâmica ajuda a garantir que os veículos estejam disponíveis. Para os parceiros, a tarifa dinâmica aumenta o valor das tarifas e conseqüentemente o rendimento. As tarifas dinâmicas são cobradas de acordo com um multiplicador. Um utilizador que faz um pedido numa zona com tarifa dinâmica terá de aceitar um multiplicador de 1.3 ou 2.1, por exemplo. O multiplicador é aplicado no valor base, de tempo e distância na tarifa de viagem. Nos dias de semana, o pico tende a ser em

horário de ponta; nos fins de semana, a tarifa pode subir em regiões de bares e diversões noturnas, no período de regresso a casa. O mesmo pode acontecer durante um espetáculo ou evento desportivo, onde a procura de carros tende a ser maior. A Uber é frequentemente acusada de aumentar deliberadamente os preços através desta tarifa dinâmica.

A Uber capta clientes recorrendo a outras plataformas e redes sociais. A empresa utiliza as redes sociais para promoções temporárias de forma a abranger mais possíveis consumidores, associando-se a outras pessoas famosas nas redes sociais como a Sofia Ribeiro e Mia Rose. Ambas as celebridades divulgam constantemente a marca no Facebook e Instagram. Foram criados ainda os *promocodes*, também eles associados a nomes como Carla Loureiro (CAROLOUREIRO), onde o cliente pode usufruir de desconto ou promoção, ao utilizar a Uber. O foco do modelo da Uber são as pessoas e as suas relações, daí que o negócio da Uber está de facto na sua aplicação, que conecta a empresa aos passageiros.

Apesar de normalmente ser associado como principal concorrente dos táxis e receber maior destaque na comunicação social, a Uber não é a única empresa que oferece o serviço que liga motoristas e passageiros por meio de uma aplicação. Nos Estados Unidos, o seu principal concorrente é o Lyft e no Brasil é o Zaznu. Já nos países ibéricos a Cabify tem vindo a ganhar grande poder de mercado.

A Cabify, tal como a empresa anterior, fornece carros para serem solicitados através da sua aplicação para smartphone. Com operações na América Latina, Espanha e Portugal, a empresa oferece dois serviços, um para empresas (Cabify Corporate) e outro para particulares. Cabify opera como ponto de contato entre clientes e uma rede de motoristas particulares, através da sua aplicação para Android e iPhone, e também através do *site*.

O serviço baseia-se em três tipos de reservas: Cabify Executive, com carros de alta gama; Cabify Lite, como sendo a opção base e mais económica; e a Cabify Group, para mais de 4 pessoas. Além destes serviços, a Cabify oferece outros serviços de acordo com a cidade, como: Cabify Express, um serviço de entrega via moto táxi, no Peru; Cabify Taxi, um serviço exclusivo a táxis, em Espanha; Cabify City, um serviço de

motoristas independentes, no Chile; Cabify Bike, um serviço onde utilizadores podem transportar as suas bicicletas no Chile, e Cabify Cash, um serviço onde utilizadores pagam com dinheiro ao invés de cartão de crédito, no Peru.

Chegou a Portugal a 11 de Maio de 2016, quatro meses depois começou a operar na Madeira e a 14 de Setembro de 2016 inicia-se no Porto. Estão disponíveis na invicta e na capital a Cabify Lite, Cabify Group e Cabify Baby (opção de transporte de criança) e na Madeira apenas a opção Cabify Group. Apesar de ser frequentemente chamada o "Uber de Espanha", a Cabify tem diferenças quando comparada ao seu principal concorrente, principalmente no que diz respeito à sua política de preços. A Cabify cobra por quilómetro percorrido dentro da rota ótima, isto significa que ele otimiza a distância entre dois pontos para que o passageiro só pague pela rota mais direta, independentemente da rota escolhida pelo motorista parceiro. Pelo contrário, a Uber cobra a distância do trajeto e também o tempo do trajeto. Para além disto, a Cabify tem tarifa fixa, onde o preço por quilómetro não muda, independentemente da hora do dia. Já a Uber tem preços dinâmicos que mudam em horas pico, clima ou eventos locais. Outra grande diferença da Cabify é a possibilidade de agendar viagens e não somente pedidos imediatos.

Tabela 4 - Tarifas da Cabify em vigor em Lisboa

	Tarifa Base			Tarifa mínima		Preço por quilómetro		
	Imediato	Reserva Hora Pico	Reserva	Imediato	Reserva	Preço por km (0-15 km)	Preço por km (>15 km)	Preço por km Hora Pico (0-15 km)
Cabify Lite	0,35 €	2,50 €	1,00 €	3,50 €	5,00 €	1,15 €	1,10 €	1,32 €

Fonte: Cabify Portugal

Nota: Hora Pico: Segunda-feira a sexta-feira: 8:00-10:00 e das 17:00 às 20:00. Fins de semana: sexta e sábado 20:00-00:00 e sábado e domingo das 00:00 às 06:00.

À semelhança da Uber, a Cabify criou ainda diversas campanhas e promoções com outras marcas. As celebridades tornaram-se embaixadores Cabify e partilham códigos de descontos para usar em viagens. Carlão, Luísa Sobral, Rita Pereira, Pedro Teixeira e Mariana Monteiro são exemplos de embaixadores da Cabify.

Não há nenhum estudo econométrico sobre o impacto do aparecimento destas apps aplicado a Portugal. Seria de esperar um efeito de substituição em relação aos táxis e um

aumento da utilização destas apps. Um estudo feito em Nova Iorque mostrou que o mercado de transporte através das apps aumentou (número de viagens aumentou) e que as receitas do mercado de táxis continuaram a aumentar em 2013, 2014, 2015, apesar da presença destas plataformas (OECD, 2016). Assim, verificou-se um aumento de receitas em ambos os concorrentes, que não teria ocorrido se estas apps não tivessem aparecido. De 2014 para 2015, na cidade de Nova Iorque observou-se um crescimento do número de viagens pela Uber (223,3%) e um ligeiro decréscimo nas viagens de táxis (1,0%) (Correa, 2017), que suporta a conclusão anterior.

Um artigo publicado em 2016 por Rayle et al. analisa, através de um inquérito, o público-alvo de utilizadores dos táxis e do TVDE's em São Francisco. Observou-se a preferência pelas viagens da Uber (53%), seguindo-se a Lyft com 30% das viagens totais. O inquérito concluiu que os utilizadores de TVDE's são mais novos que os do táxi, tem nível de escolaridade elevado (74% tem um curso superior) e utilizam as viagens como forma de deslocação no centro da cidade de São Francisco enquanto as viagens dos táxis destinam-se a ligações entre a periferia e a cidade. A utilização das plataformas é motivada por lazer (67%), trabalho (16%) e deslocações para o aeroporto (4%). Os inqueridos revelam que a facilidade de pagamento e o pouco tempo de espera são as principais razões que explicam a sua preferência ao invés do táxi. O inquérito revelou que o TVDE um efeito de substituição no mercado de transportes, não especificamente do táxi.

A dinâmica das plataformas eletrónicas de transporte e dos táxis

Cada condutor da Uber é independente e presta serviços à empresa parceira da Uber. Pelos serviços prestados a Uber cobra uma taxa equivalente a 25% do total das tarifas nos produtos uberX e uberBLACK e de 28% no produto uberXL. Sendo uma aplicação está intimamente ligada a uma rede social, dependendo das *reviews* e do *rating* que os utilizadores atribuem a cada condutor. Assim, é do interesse de cada condutor prestar um bom serviço, para que tenha boas *reviews* e melhor *rating* de modo a atrair mais utentes, já que são estes que escolhem com quem viajar. No entanto, a Uber pode cessar contrato caso o motorista tenha baixa pontuação com o sistema de estrelas, recuse muitos pedidos de viagem ou taxas de cancelamento elevadas. Casos mais extremos

envolvem fraude ao consumidor, posse de álcool e drogas na viatura, condução perigosa, posse de armas ou discriminação. O trabalho de um taxista é de certa forma mais estável, dependendo apenas dos utilizadores que procuram este tipo de serviço e não dos *ratings* e opinião dos utilizadores de uma aplicação. As queixas envolvendo taxistas são apresentadas à DECO.

Os táxis detêm uma vantagem em relação às plataformas de transporte do ponto de vista logístico. Os táxis têm permissão para andarem em faixas especiais mesmo não sendo viaturas públicas, zonas de espera próprias e estacionamento e ainda uma caracterização e equipamento que lhes permitem ser facilmente identificados. Ao contrário de um táxi, um veículo de transporte de passageiros não identificado não pode ser encontrado em praças de táxi e não pode andar nas faixas de BUS.

O pagamento da viagem através de TVDE e de um táxi é distinto. No TVDE o pagamento da viagem é feito através do cartão bancário ou do PayPal que o passageiro associou à sua conta quando se registou, não existem trocas de moedas ou notas entre o passageiro. O táxi é pago em dinheiro vivo, mesmo com a utilização da MyTaxi. Os taxistas podem optar pela rota da sua preferência sem que seja necessário consultar o cliente enquanto nas plataformas eletrónicas é calculada a rota mais rápida ou mais próxima.

Já em termos de fiscalização a Uber afirma que a fiscalização é feita em três frentes: à empresa, ao motorista e ao veículo, escrutinando a documentação do motorista e certificando-se ainda que este tem o registo criminal atualizado e limpo. No caso dos táxis, as entidades fiscalizadoras do táxi são a Direcção-Geral de Transportes Terrestres, a Câmara Municipal e a Guarda Nacional Republicana.

Foram vários os jornalistas que tentaram comparar os vários tipos de aplicações. Em 10 de Outubro de 2016, Flávio Nunes, redator da ECO (Economia online) usou a Cabify, a My Taxi e a Uber para fazer a mesma viagem entre o Centro Cultural de Belém e a Avenida D. Carlos I, em Lisboa. Os resultados foram os seguintes:

Tabela 5- Comparação entre três aplicações de transporte

	Uber	Cabify	My Taxi
Tempo a encontrar	1 min	1 min	10 min
Tempo a chegar	8 min	5 min	7 min
Tempo de viagem	10 min	11 min	9 min
Quilómetros	5,26 km	5,1 km	Não indicado
Carro	Nissan Note	BMW serie 3	Dacia Logan
Preço	7,06€ (em tarifa dinâmica)	5,71€	6,45€

Fonte: Eco

A conclusão foi que ambas as aplicações são idênticas, variando apenas em preço e o tempo. A Cabify tornar-se a mais eficiente em termos de custo e no tempo de chegada do veículo. A Uber mostra-se a mais cara, estando esta em tarifa dinâmica e a com maior tempo de espera para o veículo chegar ao cliente. A MyTaxi destaca-se negativamente pelo tempo que o cliente demorou a encontrar na aplicação uma viatura disponível.

Se analisarmos as tabelas tarifárias apresentadas acima, percebe-se que as “apps” são um concorrente superior em termos de preço, sendo que tem características do produto similares. A tarifa base (valor a partir do qual começam a contabilizar os custos) da Uber X e da Cabify Lite está estabelecida em 1€ e 0,35€, respetivamente, em um mínimo de 2,5€ e 3,5€. A bandeirada no caso do táxi é definida em 3,25€, que serve de tarifa base, pela qual se inicia a contagem do preço final, no caso diurno. A Uber aproxima-se mais do taxímetro, cobrando sobre a tarifa base a distancia e o tempo. No serviço Uber X acresce ao euro de base 10 cêntimos por cada minuto e 65 cêntimos por cada quilómetro. No serviço concorrente Cabify Lite apenas é cobrado por distância a 1,15€ por quilómetro, podendo o condutor demorar o tempo que for adequado. Exemplificando com a tarifa 3, com retorno em vazio, o taxímetro taxa a partir dos 3,25€ iniciais (para os primeiros 1800 metros) a cada 106,38 metros dez cêntimos e a cada 24 segundos dez cêntimos. Acresce ainda 0,94€ por cada quilómetro e 14,80€ por cada hora. É de relevar que as apps aumentam o preço nas horas de maior afluência (ou horas de pico) e que o taxímetro aumenta durante o horário noturno. Com esta

organização das tarifas fica claro que o táxi clássico gera valores para os consumidores muito elevados em relação às apps.

A inovação, a Uber e os táxis

O mercado de transporte não acompanhou a evolução a que os mercados foram submetidos. A Uber é pioneira em inovação. A sua base depende totalmente da tecnologia seja para a aquisição do serviço, seja para mapeamento, seja para o pagamento. Foi tal o seu sucesso que apesar de ser sido fundada em 2009, em menos de dez anos tem a sua marca espalhada por toda a Europa. A contínua inovação é um dos objetivos da Uber, quer seja ao nível das opções que fornece, quer seja ao nível do seu funcionamento. Em 2012 a empresa criou o UberChopper, táxi por helicóptero. Em 2015 a empresa expandiu-se a mercados diferentes, como o UberFresh, de entrega de comida na Califórnia, e o UberRush, um serviço de entrega de encomendas e documentos. A Uber inspirou empresas a seguirem este modelo de negócio. Em Portugal nasceu a Skyüber, a startup portuguesa que tem como objetivo de se tornar na maior companhia de aviação do mundo sem possuir um único avião. Os aviões utilizados são na sua maioria aviões de pequeno porte e aterram em pequenos aeródromos, como o de Évora, Benavente ou Maia. Na tentativa de se tornar mais independente a vai Uber investir 500 milhões de dólares num projeto de construir mapas próprios, no sentido de deixar de depender da aplicação Google Maps e torna cada vez mais próximo o desenvolvimento de carros sem condutor.

Como tentativa de competição foi criada a MyTaxi, uma aplicação semelhante à da Uber cuja diferença será a possibilidade de pagamento a dinheiro ao taxista para a viagem e a utilização apenas de táxis. A Mytaxi foi fundada em Junho de 2009 por Niclaus Mewes e Sven Külper, e está a operar em Portugal. A aplicação está disponível em mais de 40 cidades e com mais de 45.000 táxis registados. A ‘app’ fornece dados como o número de licença do táxi, o nome completo do motorista e as classificações que outros clientes atribuíram e disponibiliza ainda informações acerca do tempo estimado de espera, o custo estimado da viagem, assim como o acompanhamento em direto no mapa do trajeto da chegada do táxi. A aplicação permite ainda o pagamento através de cartão de crédito ou o pagamento direto ao motorista em dinheiro, bastando selecionar essa opção na aplicação.

A perspectiva ambiental e o congestionamento

As autoridades responsáveis pelas políticas urbanas não deveriam priorizar o transporte individual de passageiros, mas sim o transporte coletivo. Como o retorno do investimento é muito superior no investimento em infraestruturas rodoviárias, o Estado português descarta o transporte coletivo, em prol de usufruir dos impostos de circulação, das portagens, do imposto sobre a compra e venda do veículo, e, principalmente, pela vontade dos eleitores que tem preferência pela utilização da viatura própria. As cidades têm cada vez mais carros, na maior parte das vezes sub-lotados, o que inevitavelmente se traduz em prejuízos ambientais ao nível do consumo de combustíveis fósseis e da emissão de gases tóxicos para a atmosfera. A utilização de transportes coletivos permitiria reduzir este impacto tornando mais eficientes as viagens efetuadas no dia-a-dia de uma cidade.

O táxi, a Uber e a Cabify são uma alternativa ao carro individual a nível de eficiência, no sentido em que não ficam estacionados durante grande parte do dia já que um carro particular em média é usado por 2 ou 3 horas diárias, estando na restante parte do tempo estacionado, tanto em espaço de ocupação pois não ocupam o espaço de estacionamento e, geralmente é utilizado como transporte de mais do que um indivíduo. Os táxis, serviços de *ridesharing*, como o Uber e Cabify, ou mesmo a partilha do carro particular entre utilizadores iriam ajudar a diminuir a emissão de gases poluentes, o congestionamento e a ocupação de espaços pelos estacionamentos.

Existe dois efeitos no que respeita ao congestionamento provocado pelas plataformas de transporte e pelo próprio táxi, acreditando-se que o segundo será mais relevante. Se por um lado, o aumento do número de táxis ou o aumento do número de TVDE's aumenta os veículos a circular, o que leva a uma maior poluição e congestionamento nas horas de maior pico. Por outro lado, estes meios de transporte supõem um transporte coletivo e não de um único passageiro, podendo ser olhados como substituir entre dois a quatro carros (número de passageiros), sendo uma melhoria em benefícios energéticos e de congestionamento.

Todo o substituto do carro ou de outro meio de transporte que permita uma menor ocupação dos solos, beneficiando a economia e o ordenamento do território, ao tornar-se

menos poluentes e utilizar mais eficientemente energia, favorece o ambiente e a economia em geral. Podendo ser um transporte para ser partilhado gera muito menos congestionamento e tem elevada capacidade, beneficiando o bem-estar individual, a eficiência técnica e económica na política de transportes e a economia em geral (Murta, 2005).

Concorrência desleal, ilegalidade e intervenção das autoridades portuguesas

Uma concorrência eficaz no fornecimento de bens e na prestação de serviços reduz os preços, aumenta a qualidade e permite mais escolha para os consumidores. Se as condutas dos agentes económicos alteram o funcionamento dos mercados, pode estar-se perante práticas restritivas da concorrência. As práticas restritivas da concorrência, que incluem os acordos, as práticas concertadas e as decisões de associações de empresas [art. 9.º da Lei n.º 19/2012 e no art. 101.º do TFUE]; os abusos de posição dominante [art. 11.º da Lei n.º 19/2012 e no artigo 102.º do TFUE]; e os abusos de dependência económica [art. 12.º da Lei n.º 19/2012], são, pois, formas ilícitas de as empresas se comportarem nos mercados, que resultam em restrições concorrenciais. Em Portugal a Autoridade da Concorrência (AdC) é responsável pela deteção, investigação e punição deste tipo de práticas.

A concorrência desleal são todos os atos de concorrência contrários às normas e usos honestos de um ramo de atividade económica, com o objetivo essencial de desviar clientes. As regras em matéria de concorrência desleal encontram-se previstas nos artigos 317.º e 318.º do Código da Propriedade Industrial. Cabe à AdC assegurar o funcionamento eficiente dos mercados, tendo, para isso, competência para sancionar práticas restritivas da concorrência e abusos de posição dominante e de dependência económica. A Autoridade de Segurança Alimentar e Económica é a entidade competente para a investigação das práticas de concorrência desleal e respetivas contraordenações (artigo 343.º do Código da Propriedade Industrial), sendo o Instituto Nacional da Propriedade Industrial que decide sobre os processos e aplica coimas e sanções acessórias previstas na lei (artigo 344.º do Código da Propriedade Industrial).

Os táxis alegam concorrência desleal, mas a Uber considera que não. A empresa continua a operar em Portugal. A ANTRAL recorreu à justiça, depois de ver iniciativas anteriores contra a Uber falharem. Em Abril de 2015, o Tribunal de Primeira Instância de Lisboa emitiu uma providência cautelar a ordenar à Uber a cessação de toda a atividade no país, incluindo o *website* e a aplicação. A ANTRAL foca-se no argumento da Uber e semelhantes não terem licença para transporte de passageiros em automóveis ligeiros. A Uber contra argumenta dizendo que não opera no sector dos táxis e, portanto, não necessita de licenças de táxis, apresentou o recurso ao Tribunal da Relação e ganhou, estando operacional. A empresa não tem licenças de transporte ou motoristas próprios, é apenas um mediador entre clientes e empresas de aluguer de viatura com motorista que contrata. É este o argumento que a Uber utiliza na maioria dos países europeus onde sofre processos judiciais e em Portugal não foi exceção.

A Uber não detém licenças afetas aos taxistas (para uso do taxímetro), mas sim licenças e alvarás de turismo e de transporte de passageiros com motoristas privados. As viaturas são providas de seguro, assim como os ocupantes. Os motoristas tem formações na área de turismo, têm conhecimento, em pelo menos, mais uma língua e têm carta de condução.

Em Março de 2017, O Tribunal da Relação de Lisboa proferiu um acórdão, com origem na providência cautelar interposta pela ANTRAL em 2015, que visa a Uber Technologies Inc. O TRL considera que a empresa gera uma concorrência desleal, com danos financeiros, num mercado que o legislador quis regulado de uma determinada maneira. No entanto, a Uber Technologies Inc. não opera em Portugal mas sim nos EUA, sendo que esse acórdão não surte efeitos sobre a Uber Portugal, que responde à Uber B.V, sediada na Holanda.

O serviço mais polémico da Uber – Uber POP- não está disponível em Portugal e foi proibido em outros países como Espanha ou Alemanha. O UberPOP permite que qualquer cidadão, desde que cumpra alguns requisitos possa operar o seu carro nas horas extra e assim rentabilizar os seus bens (na mesma lógica da Airbnb). O Uber Pop é o serviço mais polémico disponibilizado pela empresa, já que é o serviço que pode ser prestado por motoristas não profissionais e sem licença. Este serviço encaixa totalmente

na definição de economia colaborativa mas põe em causa a segurança dos passageiros e do motorista.

Os que defendem que não é concorrência desleal e que apoiam o funcionamento das plataformas digitais de transporte dizem que os táxis podem facilmente competir criando uma plataforma com os mesmos fins que as da Uber e Cabify. Atualmente a maioria dos taxistas a circular tem uma aplicação com estes fins, como a MyTaxi.

Outra das alegações de ilegalidade contra a Uber é o facto desta não pagar impostos e contribuições em Portugal. A ANTRAL e a FPT acusam a Uber de não pagar impostos e de participações para a Segurança Social e os motoristas e veículos usados pela Uber não estão sujeitos às mesmas obrigações do que os taxistas. Na viagem realizada é automaticamente atribuída uma fatura eletrónica, na qual é cobrada e identificada a respetiva taxa de IVA. A empresa é assegurada a partir da sede internacional da Uber na Holanda, tanto em Portugal como em toda a Europa. A empresa tem uma sede em Lisboa, em que os rendimentos dos trabalhadores são tributados em Portugal. Na Holanda, local onde a Uber tem a sede fiscal, ficam os impostos relativos aos lucros da empresa.

Formalmente controlada por uma companhia offshore dos EUA, a Uber criou duas subsidiárias na Holanda e concedeu-lhes o direito de usar a propriedade intelectual do negócio fora dos Estados Unidos. Isso significa uma tributação de impostos a uma taxa inferior a 1% sobre os lucros gerados pela atividade da Uber, excluindo os EUA, através de um esquema conhecido como “Double Irish” ou “The Dutch Sawdwich”, comum nos EUA. O esquema tem por base o desvio de lucros para subsidiários em países como a Irlanda e a Holanda de modo a pagarem menos impostos.

Um dos principais argumentos dos taxistas contra a legalização dos motoristas da Uber é a discrepância nos custos dos taxistas em relação custos de operação da Uber. Os custos do táxi são integralmente suportados pelo proprietário do táxi e não pelo seu condutor. Entre os gastos temos o custo de oportunidade de detenção do veículo, o seguro, os custos de manutenção, a inspeção, os encargos sociais com o condutor e o imposto fixo sobre os lucros (para o proprietário). Já o condutor tem de pagar a renovação da carta de condução e a renovação da licença de taxista. As inspeções

realizam-se de 6 em 6 meses. O alvará tem validade de cinco anos e por pedido de emissão de alvará o proprietário paga 90€ e por pedido de renovação do alvará 70 €. Há ainda o combustível, geralmente pago pelo proprietário do táxi, e o nº telefone da praça de táxis. A Lei do Orçamento Geral do Estado para 2017 (de Dezembro de 2016) introduz uma isenção deste IUC para os veículos táxi. O Uber sendo um tipo de negócio diferente onde o condutor usufrui da marca Uber e trabalha de forma flexível tem custos diferenciados, distribuindo o lucro por percentagem conforme mencionado acima (25% para a Uber). Os impostos são pagos pelas empresas parceiras. O serviço do condutor é sujeito a IVA. A Uber paga impostos no país onde está sediada.

Com ou sem sentido, a Cabify é alvo de muito menos ataques por parte dos taxistas e da imprensa. A empresa é englobada na discussão geral das TVDE's mas não há agressão diretamente à marca.

Em Julho de 2016 a Autoridade da Concorrência apresentou no Comunicado 15/2016 um conjunto de recomendações destinadas a promover a concorrência no sector dos transportes de passageiros em veículos ligeiros com motorista, concluindo que o mercado dos táxis está sujeito a excessiva intervenção regulatória impedindo a reação à emergência dos novos modelos de negócio. A Autoridade da Concorrência recomenda ao Governo: i) Ponderação da eliminação da contingentação da atividade de prestação de serviços de táxi e respetivas restrições territoriais, considerando-se, caso necessário, instrumentos de regulação alternativos, mais eficientes e menos restritivos da concorrência; ii) Evolução no sentido da liberalização dos preços, exceto nos segmentos como a chamada de táxi em rua (hailing) e as praças de táxis, que deverá sempre restringir-se ao estritamente necessário (v.g., preço máximo) para dar resposta aos problemas de falhas de mercado. iii) Limitação da regulação da qualidade ao nível que se mostre necessário para resolver as falhas de mercado e acautelar os objetivos de política pública que o legislador considere relevantes.

Face a todas estas acusações e processos judiciais os trabalhadores destas plataformas criaram a Associação Nacional de Transportadores Utilizadores de Plataformas Eletrónicas (ANTUPE), criada a 15 dezembro de 2016, e a Associação Nacional de Parceiros das Plataformas Alternativas de Transportes (ANPPAT), criada a 22

Dezembro de 2016. Ambas as associações são sem fins lucrativos e tem como objetivo defender os interesses dos trabalhadores de veículos descaracterizados, e do sector, surgindo no contexto da criação do projeto de lei que vai regulamentar o transporte em veículos descaracterizados. A ANPPAT defende que as tarifas definidas pela Uber e pela Cabify devem subir, sendo que são muito mais baratas em relação aos táxis e que as percentagens pagas às plataformas deveriam baixar.

Em Março de 2017, as empresas parceiras das tecnológicas atuadas em ações de fiscalização da PSP começaram a receber notificações. Na base das coimas está a alteração legislativa publicada em Diário da República a 21 de novembro de 2016 e que inclui, pela primeira vez, as atividades que recorrem a plataformas eletrónicas sem alvará específico para o efeito. A PSP tem instruções para incluir a Uber e a Cabify onde as multas para as empresas variam entre 5 mil e 15 mil euros.

A 17 de março de 2017, o Governo discutiu na Assembleia da República o projeto de lei 450/XIII que estabelece um novo regime jurídico para a atividade de transportes de passageiros em veículos automóveis ligeiros descaracterizados, juntamente com um projeto de resolução 724/XIII que recomenda ao Governos a adoção de medidas que modernizem e introduzam transparência no sector do táxi. A proposta que apresentou não apresentou a concordância de nenhum dos partidos tendo seguido para a competência da Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas. Nessa proposta, o Governo quer que o horário máximo de condução não ultrapasse as seis horas em contínuo, que os veículos não tenham mais de sete anos de idade, que os motoristas tenham formação própria e que não haja contingentes, entre outros. O Bloco de Esquerda (BE) avançou com uma proposta distinta ao projeto-lei n.º 50/XIII do Governo, cuja principal diferença é a fixação de contingentes pelos municípios para estas viaturas e com uma periodicidade não inferior a cinco anos. A iniciativa do BE acompanha a Federação Portuguesa do Táxi e da Associação Nacional dos Transportadores Rodoviários em Automóveis Ligeiros (ANTRAL) e é apoiada pelo PCP. O PSD defende a criação de uma taxa de 5% sobre as faturas emitidas a serem redistribuídas pelo Fundo para o Serviço Público de Transportes (40%), AMT (30%) e IMT (30%), mantendo o funcionamento atual dos TVDE's.

A 11 maio de 2017, o Procurador-geral do Tribunal de Justiça da União Europeia (TJUE), Maciej Szpunar, declarou que a Uber deve ser considerada uma empresa de transporte e não uma plataforma digital de intermediação, o que obriga a obter as licenças de atividade exigidas pela legislação nacional.

A Comissão Europeia é a favor de encorajar os consumidores a participar com confiança na economia colaborativa como a Uber e a Airbnb e aconselha proibições absolutas destas atividades apenas em último recurso. Os Estados-Membros devem rever a legislação em vigor à luz destas orientações, identificando problemas decorrentes de regulamentações nacionais divergentes ou lacunas em matéria regulamentar. Segundo a Comissão Europeia, os prestadores de serviços deste tipo de negócios só devem ser obrigados a obter autorizações ou licenças quando for estritamente necessário para a consecução de objetivos de interesse público pertinentes. As plataformas que atuem na área dos transportes ou alojamento não devem estar sujeitas a autorizações ou licenças quando agem apenas como intermediárias entre os consumidores e quem oferece o serviço propriamente dito.

Sobre as questões fiscais, a Comissão Europeia esclarece que as plataformas que atuam na economia colaborativa devem pagar impostos como todos os outros *players* económicos, incluindo o imposto sobre o rendimento das pessoas singulares (IRS) e sobre o rendimento das sociedades (IRC) e o imposto sobre o valor acrescentado (IVA). Para a comissão, os novos modelos de negócio que estão a emergir da economia colaborativa podem dar um importante contributo para o crescimento e emprego na União Europeia.

Conclusão

Ninguém previa a dimensão da questão que a instalação da Uber causaria em Portugal. De facto, Portugal está entre os países da Europa com maior número de viaturas próprias em circulação com cerca de 542 veículos por cada 1000 habitantes, acima dos 451 registados pela Europa (ACAP, 2015). É necessário o desincentivo do uso do carro pelos cidadãos, por todos os problemas que acarreta, quer em ocupação e espaço de estacionamento, quer em congestionamento, quer em poluição. As infraestruturas

requerem manutenção e investimento, no entanto este só tem sido aplicado nas infraestruturas rodoviárias, a prioridade económica do Governo que corresponde aos desejos dos eleitores. Neste sentido, seria interessante a permanência da Uber, com nova legislação ou não, de modo a preencher as lacunas entre os outros tipos de transporte ou como transporte de eleição.

A falta de dados do setor de TVDE's é um grande obstáculo, já que estes seriam essenciais para perceber se a sua permanência era favorável ou não para a economia, apesar de pouco contribuírem na tributação do país. O sistema de *rating* utilizado por estas plataformas como forma de fiscalização é frágil, pouco objetivo e está sujeito a abusos, baseando-se no pressuposto de honestidade de ambas as partes.

Apesar de assentada em um novo sistema de mercado, a Uber é apenas mais uma empresa no mercado de transporte. Para uma empresa/startup alcançar o patamar de valor e reconhecimento que a Uber atingiu é necessário mais do que um bom modelo de negócio. O sucesso deste modelo criou de tal forma impacto que surgiram várias outras empresas a segui-lo. As empresas parceiras das plataformas digitais e os veículos de transporte descaracterizado já existiam antes do seu aparecimento mas nunca iriam ter a visibilidade e alcance que adquiriram ao se vincularem com a Uber ou Cabify. Ambas as empresas são grandes concorrentes ao nível do preço e os táxis também aderiram ao modelo de negócio da utilização das plataformas.

Muitos artigos sugerem uma reforma regulatória como solução no sentido da desregulamentação dos táxis. A regulação sustenta essencialmente a segurança dos consumidores, no caso das licenças impede que qualquer cidadão seja conduzido por um indivíduo não qualificado. A diferença entre o número de táxis licenciados e o contingente definido apresenta ainda algumas vagas, o que leva a querer que a contingenciação aplicada em Portugal é adequada. Os preços, ao serem comparados com o TVDE, são bastantes elevados, o que leva a querer que poderia ocorrer uma desregulação de preços, fixando um nível máximo como proteção. Apesar da transparência no mercado de táxis dada pela fixação de tarifas, é difícil a análise deste mercado, não havendo dados públicos sobre a sua utilização e apenas recentemente foi publicado o relatório com números de contingentes.

A questão da legalidade deverá ser resolvida, qualquer que seja a direção que tome. Nem tribunais, nem a Autoridade da Concorrência, nem o governo tomam uma decisão. A Uber opera no mercado português desde 2014 e a Cabify desde 2016 e ainda não há nenhuma posição oficial sobre a sua legalidade, ou falta dela.

Os táxis exercem um papel mais importante para as redes integradas de transporte urbano do que se imagina. A principal fonte de procura para as viagens de táxi advém de trabalhadores que usam tais serviços para aceder as estações de metro e aeroportos, o que revela a grande importância do táxi ao nível da intermodalidade de transportes. Apesar de concorrentes os TVDE's depois da sua legalização, ao coexistirem com os táxis, poderiam trazer benefícios económicos ao consumidor ao nível do preço e da diversidade de serviços.

Bibliografia

- Andrade, Rui Mário (2015, 5 de Maio) Se a Uber não é um serviço de táxi, é o quê afinal? <https://shifter.pt/2015/05/se-a-uber-nao-e-um-servico-de-taxi-e-o-que-afinal/>
Consultado 20-04-2017
- Assembleia da Republica, Atividade Parlamentar e Processo Legislativo
Autoridade da Concorrência, Legislação em matéria de concorrência
<http://www.concorrencia.pt/vPT/Paginas/HomeAdC.aspx>
- Autoridade da Mobilidade e dos Transportes, Dados estatísticos referentes ao táxi
<http://taxis.amt-autoridade.pt/##intro>
- Bekken, Jon; Longva, Frode (2003) *Impact of Taxi Market Regulation: An International Comparison*, Institute of Transport Economics, 74-76.
- Botsman, R.; Rogers, R. (2011) *O que é meu é seu: como o consumo colaborativo vai mudar o mundo*, Porto Alegre: Bookman.
- Correia, Alexandra (2017, 18 de Maio) A Uber dá a cara,
<http://visao.sapo.pt/actualidade/economia/2016-05-18-A-Uber-da-a-cara> Consultado 18-Maio-2017
- Correa, Diego; Xie, Kun; Ozbay, Kaan (2017) Exploring Taxi and Uber Demand in New York City: Empirical Analysis and Spatial Modeling, Transportation Research Board
- Esteves, Luiz (2015) *O Mercado de Transporte Individual de Passageiros: Regulação, Externalidades e Equilíbrio Urbano*, Brasília, Conselho Administrativo de Defesa Económica.
- Geradin, Damien (2016) *Online Intermediation Platforms and Free Trade Principles – Some Reflections on the Uber Preliminary Ruling Case*. Available at SSRN: <https://ssrn.com/abstract=2759379>
- Gonçalves, Ricardo (2016) *O Setor dos Táxis em Crise: O Choque das Aplicações de Partilha*, Tese de Mestrado em Economia, Faculdade de Economia da Universidade de Coimbra.
- Hamari, Juho; Sjöklint, Mimm; Ukkonen, Antti (2015) The Sharing Economy: Why People Participate in Collaborative Consumption, *Journal of the Association for Information Science and Technology*, Volume 67 (9), 2047-2059.
- House of Commons Transport Committee (2004) *The regulation of taxi and PHV services in the UK*, Transport Committee.

Murta, Daniel (2005) *O Mercado Português de Transporte de Pessoas em Média e Longa Distância: A escolha inter-modal sob a perspectiva da economia industrial*, Coimbra, Tese de Doutoramento, Faculdade de Economia da Universidade de Coimbra.

Murta, Daniel (2010) *Quilómetros, Euros e Pouca Terra – Manual de Economia dos Transportes*, Coimbra, Imprensa da Universidade de Coimbra.

Murta, Daniel (2015) The Silence at the Stands: Agony in the Portuguese Market for Taxis, *Notas Económicas*, 14, 36-47.

Nunes, Diogo (2016, 31 Julho) Uber investe 500 milhões para criar mapas próprios <http://www.dn.pt/dinheiro/interior/uber-investe-500-milhoes-para-criar-mapas-proprios-5315439.html> Consultado 13-05-2017

Nunes, Flávio (2016, 10 Outubro) Uber, Cabify ou myTaxi? Experimentámos as três <https://eco.pt/reportagem/uber-cabify-ou-mytaxi-experimentamos-as-tres/> Consultado 08-05-2017

OECD/ITF (2016) *App-based ride and taxi services: Principles for regulation*, Corporate Partnership Board Report

Rayle, Lisa; Dai, Danielle; Chan, Nelson; Shaheen, Susan (2016) Just a better taxi? A survey-based comparison of taxis, transit, and ridesourcing services in San Francisco, *Transport Policy Journal*, Volume 45, 168-178

Sousa, Antônio (2015) *Uber: uma nova experiência de consumo*, Tese de conclusão de curso, Centro Universitário de Brasília.

Vidal, Daniel (2015, 21 de Agosto) Skyüber: Os novos táxis do ar são uma ideia portuguesa <https://nit.pt/out-of-town/08-21-2015-skyuber-os-novos-taxis-do-ar-sao-uma-ideia-portuguesa> Consultado 08-05-2017