

AMT analisa o Mercado dos Serviços do Transporte Remunerado de Passageiros em Veículos Descaracterizados a partir de Plataformas Eletrónicas (TVDE), da perspetiva regulatória e jus concorrencial, tendo especialmente em conta os Modelos Tarifários

A Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT), regulador setorial do “Ecosistema” da Mobilidade e dos Transportes, tem vindo, no âmbito das suas atribuições e poderes definidos pela Lei Quadro das Entidades Reguladoras Independentes e pelos seus Estatutos, bem como do Regime Jurídico TVDE (Lei n.º 45/2018), a desenvolver um trabalho consistente de acompanhamento do **“Mercado de serviços de transporte remunerado de passageiros em veículos descaracterizados a partir de Plataformas Eletrónicas”**.

Desde as suas primeiras **Pronúncias**¹ que a AMT tem salientado a especificidade e sensibilidade das matérias relativas ao **regime de preços / tarifários em serviços de transporte disponibilizados por Plataformas Eletrónicas**, considerando essencial assegurar *“a ausência de assimetria de informação, a presença de elevada transparência na formação do preço final, a minimização dos custos de transação e da incerteza do utente/consumidor e a possibilidade de sindicância face ao percurso efetivamente percorrido”*.

Especificamente sobre a **formulação das tarifas/preços no segmento TVDE**, particularmente relevante, numa atividade que comporta um *“regime de preços livremente estabelecidos pelos operadores”*, que admite *“tarifas dinâmicas”*, considerou-se que a *“simbiose entre as componentes computacionais, sociológicas e organizacionais, com particular relevo nos algoritmos que conduzem ao pricing aplicável a determinados serviços nos mercados da inovação”* suscita importantes riscos de comportamentos e práticas restritivas da concorrência aos quais as autoridades reguladoras – quer setoriais, como é o caso da AMT, quer as responsáveis pela promoção e defesa da concorrência, como a Autoridade da Concorrência/AdC - devem estar particularmente atentas.

Mais referiu a AMT que *“[...] estas soluções consistem basicamente na análise, em tempo quase real, de um **volume intenso de dados** e daí extrair o máximo rendimento de cada transação, com benefício do ofertante, **sem qualquer controlo por parte do consumidor, nem do regulador”***.

Nesse sentido, a AMT alertou para os **riscos regulatórios** desta tipologia de **pricing**, referindo ser necessário garantir um **ambiente concorrencial não falseado**, evitando a proliferação de práticas anti concorrenciais (cartelização, preços predatórios ou comportamentos excludentes dos concorrentes), enquanto se assegura a proteção e defesa do consumidor/passageiro.

A AMT, alertada pelos *Stakeholders* do Ecosistema (Operadores de TVDE e Motoristas, também designados por “Parceiros”), face a possíveis assimetrias / distorções recentes no “mercado TVDE” entendeu levar a cabo uma análise aprofundada da(s) sua(s) estrutura(s) tarifária(s) ou modelos de *pricing*.

¹ <https://www.amt-autoridade.pt/pron%C3%BAncias-e- pareceres/pron%C3%BAncias/pron%C3%BAncia-n%C2%BA-82016-regula%C3%A7%C3%A3o-da- mobilidade-e-transportes-uber-e-t%C3%A1xis-no-contexto-das-plataformas-tecnol%C3%B3gicas-para- os-mercados-relevantes-da-mobilidade/>

Mereceu particular atenção a análise de **recentes mecanismos tarifários** introduzidos por Operadores de Plataforma Eletrónica que, confeririam uma aparente autonomia decisória ou “flexibilidade gestonária” aos Motoristas que poderiam decidir, a cada momento e em determinados contextos geográficos, alocar determinados preços de viagens, de acordo com “bandas” pré-determinadas. Desta forma, seria permitida a prática de descontos e/ou majorações de preços face às tarifas base e às tarifas mínimas constantes dos modelos tarifários determinados pelo Operador de Plataforma.

Esta tendência, com aparentes benefícios para o passageiro/consumidor final - que, afinal, estaria a pagar um preço mais baixo -, implica reservas regulatórias, quer do ponto de vista da *compliance* com o regime jurídico setorial em vigor, quer do ponto de vista *jus concorrencial*.

Em concreto, as reservas em causa resultam da aplicação prática dos referidos **mecanismos tarifários específicos**, tendo em consideração que o **algoritmo de seleção de viagens** privilegiaria os Motoristas que aceitam viajar em “modo desconto” ou com categorias de veículos mais “económicos”.

Este enviesamento resultaria numa seleção de viagens geograficamente cada vez mais distantes do passageiro, o que não só contraria a lógica inicial do modelo deste segmento de atividade (*encontro/matching da procura e da oferta, em tempo real, no mercado, através de algoritmos específicos, potenciando eficiências económicas e operacionais*), como implica perdas significativas nos rendimentos disponíveis dos Parceiros das Plataformas que, deste modo, não auferem da alegada autonomia decisória e gestonária, indutora de eficiência e de incremento da qualidade do serviço.

Para além das **reflexões jus regulatórias**, relativas ao **mercado TVDE**, a AMT, adstrita ao **regime jurídico da concorrência**, entendeu dar conhecimento à AdC da existência de **indícios** (agravados por práticas recentes de Operadores de Plataforma) de que o **Regime Tarifário estabelecido por alguns Operadores de Plataforma Eletrónica no mercado TVDE poderá implicar práticas / comportamentos que configurem práticas restritivas da concorrência, proibidas pelo Direito da União e pelo Regime Jurídico da Concorrência**.

Por último, destaca a AMT que na sua perspetiva e do ponto de vista da *compliance* com o Direito nacional², como com o direito europeu³, o Operador de Plataforma Eletrónica **é a entidade que, oferecendo serviços no domínio dos transportes, é um “organizador” [de transportes], “modulando a oferta” e exercendo um “controlo efetivo” sobre o modelo de negócio subjacente a esta forma de transporte, incluindo a definição dos preços e controlo sobre os motoristas/operadores**.

A AMT continua atenta a este específico mercado da mobilidade, tendo em conta a prossecução do objetivo de defesa de uma mobilidade mais inclusiva, eficiente e sustentável.

30 de abril de 2021

² *cfr.* n.ºs 2 e 3 do artigo 1.º, n.º 1 do artigo 14.º e n.º 1 do artigo 20.º da Lei n.º 45/2018

³ *cfr.* Acórdão TJUE *Elite Taxi vs UBER*.