



UNIVERSIDADE D
COIMBRA

João Pedro Fernandes Carreira

A AUTOPARTILHA (CAR SHARING)

VOLUME 1

Dissertação no âmbito do 2º Ciclo de Estudos em Ciências Jurídico-Forenses
(conducente ao grau de mestre) orientada pela Professora Doutora Sandra
Passinhas e apresentada Faculdade de Direito da Universidade de Coimbra

Janeiro de 2023



FACULDADE DE DIREITO
UNIVERSIDADE DE
COIMBRA

João Pedro Fernandes Carreira

A autopartilha (Car Sharing)
The Self-Sharing (Car sharing)

Dissertação apresentada à Faculdade de Direito da Universidade de Coimbra no âmbito do
2º Ciclo de Estudos em Ciências Jurídico-Forenses (conducente ao grau de Mestre)

Sob orientação da Professora Doutora Sandra Passinhas

Coimbra, 2023

Agradecimentos

Em primeiro lugar, gostaria de deixar os meus especiais agradecimentos à minha orientadora, a Professora Doutora Sandra Passinhas, por todas as dicas e conhecimentos que me transmitiu, a nível jurídico e não só.

Um especial agradecimento ainda aos meus pais e à minha irmã, por todo o carinho, apoio, preocupação. Sem eles, esta tese não teria sido possível.

E por fim, um especial agradecimento, a todos aqueles de uma forma ou de outra contribuíram para que este sonho se tornasse uma realidade.

A todos, obrigado por acreditarem sempre em mim.

Resumo

O veículo automóvel, há muito, que tem vindo a ser considerado o meio de transporte de eleição de quem dele faz uso. E são inúmeras as utilizações que são passíveis de ser imputadas ao mesmo, sendo uma delas o car sharing, tema objeto da presente dissertação.

Assume-se como uma alternativa face aos demais meios de transporte existentes, e são inúmeras as vantagens que tende a proporcionar.

O car sharing sempre teve lugar na nossa sociedade, ainda que com contornos diversos. Inicialmente excluído do âmbito de aplicação do diploma que regula a atividade de aluguer de veículo sem condutor, esta atividade rapidamente foi conquistando força, até em 2018, ser expressamente incluído no diploma 47/2018, de 20 de junho.

Contribui e de certo modo configura aquilo que se afirmar como a verdadeira “alternativa” num futuro próximo, não descurando que e ao mesmo tempo, contribui para um mundo e uma economia mais sustentável.

Palavras Chave: car sharing; economia colaborativa; atividade; contrato; plataforma digital.

Abstract

The automobile has long been considered the means of transport of choice of those who make use of it. And there are numerous uses that can be attributed to it, one of them being car sharing, the subject of this dissertation.

It assumes itself as an alternative to other existing means of transport, and there are numerous advantages that it tends to provide.

Car Sharing has always had a place in our society, although with different contours. Initially excluded from the scope of application of the law regulating the activity of car rental without a driver, this activity quickly gained strength, until in 2018, it was expressly included in Decree 47/2018, of June 20th.

It contributes and, in a way, configures what is claimed to be the true "alternative" in the near future, not forgetting that at the same time, it contributes to a more sustainable world and economy.

Key Words: car sharing; collaborative economy; activity; contract; digital platform

Lista de Siglas e Abreviaturas:

AT	Autoridade Tributária e Aduaneira
AMT	Autoridade da Mobilidade e dos Transportes
CC	Código Civil
Cfr.	Confronte
DL	Decreto-Lei
IMT	Instituto de Mobilidade e dos Transportes
P.	Página (s)
SS	Seguintes
STJ	Supremo Tribunal de Justiça
TFUE	Tratado de Funcionamento da União Europeia
TJUE	Tribunal de Justiça da União Europeia
UE	União Europeia

Índice

Introdução	7
Capítulo I- A atividade de Sharing	9
Conceito de Car-Sharing:.....	9
Economia Colaborativa/Sharing Economy	10
-Relevância das plataformas em linha nos dias de hoje:	17
Vantagens e desvantagens da atividade de Sharing:.....	19
Experiências legislativas estrangeiras:.....	21
Capítulo II- Car Sharing em Portugal	23
Evolução legislativa do aluguer de veículo sem condutor até o atual DL 47/2018, de 20 de junho	23
Acesso à atividade	26
-Requisitos de acesso à atividade.....	27
Condições do Veículo e modo de funcionamento:	29
Entidade Fiscalizadora e Reguladora:.....	30
Histórico de entidades empresariais em Portugal	31
Capítulo III – Contrato de Sharing	33
Forma e conteúdo do contrato de sharing	33
Registo do Contrato e Documentação que deve acompanhar o veículo.....	36
Car sharing e figuras afins	37
Direitos e deveres das partes.....	41
A Responsabilidade:	42
-Responsabilidade em caso de infrações.....	42
-Plataformas digitais	43
-A responsabilidade das plataformas digitais	44
-Regulamento Serviços Digitais	48
Conclusão	50
Bibliografia	52
Jurisprudência	55

Introdução

“A mudança é a lei da vida. Aqueles que olham apenas para o passado ou para o presente serão esquecidos no futuro”.

John F. Kennedy

Os dias de hoje reclamam da sociedade uma voz ativa no combate às alterações climáticas. Entre as mudanças que urgem ter lugar, denote-se, a redução da emissão de gases poluentes.

Para que esta mudança possa ter lugar, afigura-se necessário, entre outras medidas, uma significativa redução do número de veículos automóveis em circulação.

Note-se que os últimos anos têm vindo a caracterizar-se por um acréscimo em termos populacionais, em particular nos meios urbanos, bem como pela utilização dos veículos automóveis, constituindo estes o principal meio de deslocação. Esta circunstância, entre outras, contribui em larga medida, para a redução da qualidade de vida das populações e para a degradação do meio ambiente, uma vez que os automóveis são um dos principais, senão mesmo os principais emissores de gases poluentes¹.

É neste sentido que se impõe consciencializar a população para os fenómenos que se têm vindo a verificar nos últimos anos, e ao mesmo tempo incentivar à adesão dos meios de transporte que possam contribuir para a sustentabilidade ambiental. E neste domínio, são vários os meios que podem contribuir, sendo um deles, o car sharing, forma alternativa de locomoção sobre a qual irá versar a presente dissertação.

Com a presente dissertação, pretendemos responder a um conjunto de questões, como sendo: O que é o car sharing? Qual a legislação aplicável a esta figura? O que distingue o car sharing das demais figuras existentes na nossa ordem jurídica? Qual é a entidade reguladora e qual a sua principal missão? O que são as plataformas eletrónicas e as consequências em caso de incumprimento? São estas as questões a que pretendemos dar resposta, sem prejuízo de outras tantas surgirem e suscitarem as suas controvérsias.

Assim sendo, num primeiro capítulo faremos uma aproximação à atividade de sharing, dando a conhecer o que é o car sharing; as suas vantagens e desvantagens;

¹ Cfr. João Pedro Bailadeira Pinto, *Mobilidade Urbana: Alternativas à utilização do transporte particular nos centros urbanos*, Faculdade de Direito Universidade de Lisboa, 2020, p. 7.

tendências a nível europeu; e economia colaborativa. No segundo capítulo, procuraremos entrar na atividade de car sharing em Portugal, mediante alusão ao diploma que regula esta atividade, diploma este que estatui em capítulos próprios, o acesso à atividade e os seus requisitos, condições do veículo, não deixando de fazer referência à entidade fiscalizadora e o histórico das entidades empresariais em Portugal. Por último, num terceiro capítulo, abordaremos o contrato de sharing, mediante alusão à forma e conteúdo do contrato, documentação que deve acompanhar o veículo; confronto entre o car sharing e outras figuras afins; direitos e deveres das partes; responsabilidade em caso de incumprimento.

Capítulo I- A atividade de Sharing

Conceito de Car-Sharing:

Desde a criação do primeiro automóvel, várias foram as utilizações que lhes foram sendo concedidas, utilizações que vão desde o uso para fins privados, ao serviço de rent-a-car, passando igualmente pelo transporte de passageiros remunerado (táxis, Uber), e a novas formas de aceder a um lugar sem ter de ser proprietário de uma viatura, como sendo o car pooling, car-sharing, etc.

A autopartilha ou Car-Sharing pode entender-se como sendo “o esquema de utilização coletiva de um automóvel, ou frota de automóveis pelos quais os aderentes, normalmente mediante uma cotização, podem dispor de um veículo sem condutor para percursos ou períodos limitados, suportando apenas os custos inerentes à utilização efetivamente realizada”². Um simples registo numa plataforma eletrónica de car-Sharing, irá permitir ao utilizador obter em tempo real a identificação das viaturas disponíveis, a sua localização e seguir viagem até ao destino pretendido, dispensando deste modo, toda a burocracia associada a outros modelos de mobilidade.

Subsistem duas modalidades associadas a esta forma alternativa de locomoção: a autopartilha livre e a autopartilha fixa. Enquanto na autopartilha fixa, se verificam determinados requisitos que devem ser preenchidos, na autopartilha livre esses mesmos requisitos são dispensados. Na primeira modalidade, está em causa a necessidade de prévia marcação para utilização dos veículos, a necessidade de o seu estacionamento ser efetuado em zonas especificamente adstritas aos veículos e a obrigação de findo o uso, o utente, reconduzir o veículo à estação inicial ou outra. Estamos por isso, perante uma figura semelhante ao rent-a-car³. Já na autopartilha fixa, os requisitos referidos supra, são dispensados, encontrando-se os automóveis disponíveis em parques de estacionamento, vias

² Cfr. António Menezes Cordeiro, “Do regime Jurídico da autopartilha (car Sharing)”, *Revista de Direito das Sociedades*, Número 3, (Ano X- 2018), p. 450, disponível em <http://www.revistadedireitodassociedades.pt/artigos/-do-regime-juridico-da-autopartilha-car-sharing>.

³ Cfr. António Menezes Cordeiro, “Do regime Jurídico da autopartilha (car Sharing)”, ob. cit., p. 456.

públicas, podendo o utente, através da plataforma eletrónica localizá-los, efetuar a reserva e utilizá-los podendo, ao abrigo desta modalidade, deixar o veículo onde pretender⁴.

Note-se que, não obstante o car-sharing ou autopartilha serem uma novidade na nossa ordem jurídica, a verdade é que a partilha desde sempre esteve presente na nossa cultura societária, não constituindo os automóveis uma exceção. A partilha de automóveis entre amigos, familiares, conhecidos, colegas de trabalho sempre se verificou, e nesse sentido, o car-sharing não constitui uma verdadeira novidade. A principal novidade “reside na montagem de uma organização dedicada especialmente à autopartilha”⁵.

A nível europeu, assistiu-se entre 1971 e 1973 ao desenvolvimento da Procotip, uma cooperativa onde os seus sócios partilhavam entre si cerca de 35 automóveis; Entre 1973-1981 surgiu o projeto Witcar, que teve a sua operação em Amesterdão através de automóveis elétricos; Em 1982 e até 1985 verificou-se a coexistência de dois projetos em simultâneo: o projeto Star destinado a proporcionar aos habitantes a locação por períodos de curta duração e o projeto PAPP assente em automóveis ligeiros destinados a uso na mobilidade diária dos participantes⁶. Todos estes projetos, tinham em comum o facto de na sua génese estar a partilha.

Em suma, estamos perante uma forma alternativa de locomoção, que nos dias de hoje assume particular relevância no domínio da mobilidade urbana, quando considerados os interesses públicos e individuais dos promotores e aderentes⁷.

Economia Colaborativa/Sharing Economy

“A economia colaborativa tem se caracterizado como um fenómeno dinâmico, heterogéneo e controverso, com características e manifestações em diferentes mercados, produtos e serviços.” “Apresenta-se como um novo paradigma frente aos modelos económicos tradicionais e aponta para mudanças no cenário económico global”⁸.

⁴ Cfr. António Menezes Cordeiro, “Do regime Jurídico da autopartilha (car Sharing)”, ob. cit., p. 456.

⁵Cfr. António Menezes Cordeiro, “Do regime Jurídico da autopartilha (car Sharing)”, ob. cit., p. 450.

⁶ Cfr. António Menezes Cordeiro, “Do regime Jurídico da autopartilha (car Sharing)”, ob. cit., p. 456.

⁷ Cfr. António Menezes Cordeiro, “Do regime Jurídico da autopartilha (car Sharing)”, ob. cit., p. 449.

⁸ Lobo, Yure Sousa, “Economia colaborativa e destinos turísticos urbanos: análise da distribuição espacial da Airbnb em Curitiba”, *Revista Brasileira de Pesquisa em Turismo*, 14(3), (2020), p. 33.

“O conceito de economia colaborativa é frequentemente sinónimo de economia de partilha. A economia colaborativa é um fenómeno em rápida evolução, podendo a sua definição evoluir em conformidade”⁹.

“O conceito de economia colaborativa pressupõe a partilha, troca, permuta, aluguer ou comércio de serviços, facilitados por uma plataforma online”¹⁰.

Para efeitos da Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, Conselho, ao Comité económico e social europeu e ao Comité das regiões “a expressão economia colaborativa refere-se aos modelos empresariais no âmbito dos quais as atividades são facilitadas por plataformas colaborativas que criam um mercado aberto para a utilização temporária de bens e serviços, muitas vezes prestados por particulares”¹¹.

Oxford Dictionaries, acolheu em 2015 uma definição de sharing Economy “um sistema económico no qual bens e serviços são partilhados entre particulares, de forma gratuita ou contra um preço, tipicamente através da internet”¹².

“Partindo desta definição e analisando o que tem sido sobre o assunto, parece-nos que as empresas de sharing Economy se caracterizam pelos seguintes aspetos: a) utilização de tecnologia e plataformas online- através de uma plataforma que é disponibilizada na internet, torna-se possível promover o encontro de pessoas que de outro modo poderia não ter lugar; aceder a determinados bens e serviços de forma mais imediata e “ligar de forma mais eficiente a procura e oferta de determinado bem e serviço”¹³; b) melhor aproveitamento dos bens (idling capacity), através da sua partilha- muitos bens por vezes ficam parados e inutilizados (por exemplo os automóveis) e nesse sentido procura-se promover uma utilização partilhada, promover uma reutilização dos bens, sendo nesta lógica que assenta a atividade de car sharing; c) tendencial estrutura per-to-peer (P2P)- contratos celebrados entre particulares opõe-se aos contratos celebrados entre o consumidor e o profissional (B2C).

⁹ Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, Comité Económico e Social e Comité das Regiões, Uma Agenda Europeia para a Economia Colaborativa, COM (2016) 356 final, Bruxelas, 2016 p. 3.

¹⁰Cfr Gabinete de Estratégia e Planeamento: *Economia Colaborativa em Perspetiva*, disponível em: <http://www.gep.mtsss.gov.pt/documents/10182/80545/ecp.pdf/4706aaca-1746-4fe8-b17e-35ce0f223380>

¹¹ Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, Comité Económico e Social e Comité das Regiões, Uma Agenda Europeia para a Economia Colaborativa, Bruxelas, 2016 p. 3.

¹² Cfr: <http://www.oxforddictionaries.com/definition/english/sharing-economy?q=sharing+eco-+nomy>. Tradução nossa do original: “An economic system in which assets or Services are shared between private individuals, either for free or for a fee, typically by means of the Internet”.

¹³ “LISA GANSKY, *The Mesh*, 2º edição., Portfolio/ Pinguin, Nova Iorque, 2012, pp.15-16, defende que além desta, também a interação com os clientes através das redes sociais é uma característica necessária da sharing economy” - Cfr. Joana Campos Carvalho, “A Proteção do Consumidor na Sharing Economy”, *I Congresso de Direito do Consumidor*, Jorge Morais Carvalho, Almedina, Coimbra, fevereiro de 2016, p. 118.

Determinar que os contratos da sharing economy são necessariamente entre particulares está longe de ser consensual, desde logo porque no caso da atividade de sharing, por exemplo, verifica-se precisamente o contrário, ao ser celebrado contrato entre os consumidores e as empresas. Além disso, é notório nos dias de hoje, que a própria plataforma permite simultaneamente os dois tipos de contrato. “Pensamos que a característica da sharing economy diz respeito à partilha de bens, no sentido da maximização do seu aproveitamento. Assim os contratos de sharing economy são P2P. Contudo, se alguma empresa disponibilizar uma plataforma digital através da qual se celebram contratos B2C que permitem o melhor aproveitamento dos bens, tal como definido no ponto anterior, parece-nos que a definição de sharing economy deve permitir abranger essa empresa e respetivo modelo de negócio”¹⁴.

Relativamente aos modelos de negócio que integram a economia colaborativa, são três as categorias de intervenientes principais que são passíveis de identificação: 1) por um lado invoque-se os **prestadores de serviços** “que partilham os ativos, recursos, a disponibilidade e/ou as competências-podem ser particulares que oferecem serviços numa base esporádica («pares») ou prestadores de serviços que atuam no exercício da sua atividade profissional («prestadores de serviços profissionais»)¹⁵; 2) por outro lado, os **intermediários** que colocam em contacto os prestadores de serviços e os utilizadores; 3) e por fim os **utilizadores** desses serviços¹⁶. Verifica-se por isso, a celebração de três contratos: “num primeiro momento, é celebrados um negócio entre o vendedor/prestador de serviço e a empresa que gere a plataforma, hipótese que não se verifica, porém, se a empresa é a prestadora de serviço (hipótese frequente no âmbito da atividade de sharing); num segundo momento é celebrado um contrato entre o utilizador e a empresa que fornece a plataforma; e num terceiro é celebrado um contrato diretamente entre os utilizadores da plataforma”¹⁷.

São múltiplas as vantagens que se encontram associadas à economia colaborativa, tanto do ponto de vista do consumidor, como do ponto de vista das empresas. Na ótica do consumidor, a economia colaborativa pode “proporcionar vantagens graças a novos serviços,

¹⁴ Cfr. Joana Campos Carvalho, “A Proteção do Consumidor na Sharing Economy”, *ob. cit.*, p. 118 a 121. São vários os exemplos de empresas de sharing Economy- Uber; Airbnb; Olx, Zaask, City Drive, Netflix, Partage, etc.

¹⁵ Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, Comité Económico e Social e Comité das Regiões, Uma Agenda Europeia para a Economia Colaborativa, COM (2016) 356 final, Bruxelas, 2016 p. 3.

¹⁶ Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, Comité Económico e Social e Comité das Regiões, Uma Agenda Europeia para a Economia Colaborativa, COM (2016) 356 final, Bruxelas, 2016 p. 3+ Joana Campos Carvalho, “A Proteção do Consumidor na Sharing Economy”, *ob. cit.*, p. 121 e ss.

¹⁷ Joana Campos Carvalho, “A Proteção do Consumidor na Sharing Economy”, *ob. cit.*, p. 121 e ss.

maior oferta e preços mais baixos. Pode também incentivar a partilha de ativos¹⁸ e uma utilização mais eficiente dos recursos, contribuindo para a estratégia da UE para o desenvolvimento sustentável e para a transição para a economia circular”¹⁹. Do ponto de vista das empresas, são igualmente múltiplas as vantagens associadas à economia colaborativa, como sendo “plataformas colaborativas desafiam os operadores de mercado e as práticas correntes, mas na medida em que possibilitam a oferta de serviços pelos cidadãos, são também promotoras de novas oportunidades de emprego, de regimes de trabalho flexíveis e de novas formas de rendimento”²⁰.

Estamos perante um fenómeno em rápida evolução, crescimento, destacando-se o seu crescimento nos últimos anos. “No início de 2014, foram principalmente afetados seis domínios de atividade (mercadorias/comércio a retalho, serviços, espaço/alojamento, alimentação, transporte e dinheiro). Em 2016, o número de domínios quase triplicara: a expansão para novos setores (ou seja, saúde, educação, logística, municípios, espaço, serviços de utilidade pública, tais como a energia, etc.) ou a criação de novos tipos de atividades (isto é, o movimento «maker» no setor de produtos)”²¹. “Estima-se que na UE, as plataformas colaborativas que operam em cinco setores-chave da economia colaborativa geraram 3,6 milhões de EUR de receitas em 2015: alojamento (arrendamento de curta duração); transporte de passageiros; serviços de proximidade serviços profissionais e técnicos de financiamento colaborativo”²². “O potencial da economia colaborativa é substancial, com um crescimento anual superior a 25 % e, teoricamente, a estimativa dos benefícios económicos associados a uma melhor utilização das capacidades graças à economia colaborativa poderia elevar-se a 572 mil milhões de euros. Estes dados devem,

¹⁸ “Assim, e como referido, a economia de partilha aumenta a eficiência económica pela redução da ociosidade na utilização de ativos já existentes e poderá conduzir a políticas de investimento superiores. No entanto, convém sublinhar que esse aumento de eficiência económica só se realizará se o valor gerado pela utilização desse ativo físico, líquido do seu valor residual, custos de manutenção e eventuais custos de consumíveis associados à sua utilização, for maior em partilha do que em cenários alternativos sem partilha”. - Cfr. João. E Gata, “A Economia de Partilha”, *Revista de Concorrência e Regulação*, nº26 abril/junho (2016), p. 196.

¹⁹ Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, Comité Económico e Social e Comité das Regiões Uma Agenda Europeia para a Economia Colaborativa, COM (2016) 356 final, Bruxelas, 2016 p. 2.

²⁰ Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, Comité Económico e Social e Comité das Regiões, Uma Agenda Europeia para a Economia Colaborativa, COM (2016) 356 final, Bruxelas, 2016 p. 2.

²¹ Cfr Relatório sobre uma agenda europeia para a Economia Colaborativa disponível em: https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-8-2017-0195_PT.html.

²² Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, Comité Económico e Social e Comité das Regiões, Uma Agenda Europeia para a Economia Colaborativa, COM (2016) 356 final, Bruxelas, 2016 p. 2 – dados baseados em estimativas apresentadas pela PWC Consulting no quadro de um estudo encomendado pela Comissão Europeia.

contudo, ser vistos com uma certa prudência, uma vez que, apesar da sua importância económica crescente, continua a ser difícil avaliar o valor da economia colaborativa. Tal deve-se igualmente à falta de uma metodologia comumente acordada relativa às formas de avaliação dos diversos impactos da economia colaborativa na economia, na sociedade e no ambiente, bem como à falta de dados recolhidos”²³.

Fruto deste crescimento exponencial, várias são as questões que são suscetíveis de serem despoletadas, e que devem ser tidas em conta. Entre as diversas questões que podem ser enunciadas, note-se, a questão de saber se as plataformas colaborativas e os prestadores de serviços poderão estar sujeitos a eventuais requisitos de acesso ao mercado, como sendo, “(...) autorizações para o exercício de atividades empresariais, obrigatoriedade de licenciamento, requisitos normativos mínimos de qualidade”²⁴. A União Europeia impõe, nesta matéria, que os “requisitos devem ser justificados e proporcionados, tendo em conta as especificidades do modelo empresarial e dos serviços inovadores em causa, sem privilegiar um modelo económico em detrimento de outro”²⁵. Do ponto de vista dos prestadores de serviços, denote-se o disposto nos artigos 4º, 9º e 16º da Diretiva 2006/123/CE («Diretiva Serviços») e os artigos 46ª e 26ª TFUE, segundo os quais “os prestadores de serviços não devem ser sujeitos a requisitos de acesso ao mercado ou outros, tais como os regimes de autorização ou a obrigatoriedade de licenciamento, a menos que sejam não discriminatórios, necessários à consecução de um objetivo de interesse público claramente identificado e proporcionais à concretização desse objetivo (ou seja, sem impor exigências para além do estritamente necessário).

Para que seja possível à União apurar a proporcionalidade e a justificação da legislação existente em matéria de economia colaborativa, urge ter em consideração “especificidades dos modelos empresariais de economia colaborativa e as ferramentas que podem desenvolver para abordar problemas das políticas públicas relacionados, por exemplo, com o acesso, a qualidade ou a segurança”²⁶. Medidas como sendo proibições

²³ Cfr Relatório sobre uma agenda europeia para a Economia Colaborativa disponível em: https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-8-2017-0195_PT.html.

²⁴ Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, Comité Económico e Social e Comité das Regiões, Uma Agenda Europeia para a Economia Colaborativa, COM (2016) 356 final, Bruxelas, 2016 p. 3.

²⁵ Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, Comité Económico e Social e Comité das Regiões, Uma Agenda Europeia para a Economia Colaborativa, Bruxelas, COM (2016) 356 final, Bruxelas, 2016 p. 3 e 4.

²⁶ Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, Comité Económico e Social e Comité das Regiões Uma Agenda Europeia para a Economia Colaborativa, COM (2016) 356 final, Bruxelas, 2016 p. 4.

absolutas e restrições quantitativas de uma atividade devem constituir a última ratio, apenas devendo ter lugar, quando por algum motivo não for possível aplicar medidas menos restritivas”²⁷.

Ademais, impõe-se atender ao disposto nos artigos 10º e 11º da Diretiva Serviços onde se estatui que os Estados-Membros devem assegurar que as condições que presidem à obtenção das autorizações são claras, proporcionadas e objetivas, sendo que essas autorizações serão concedidas, em princípio, por um período de tempo limitado. Relativamente ao procedimento de autorização, denote-se o disposto no artigo 13º da Diretiva serviços.

Já no que concerne à prestação de serviços entre pares, torna-se possível referir que uma das principais características da economia colaborativa, reside no facto de “os prestadores de serviços serem frequentemente particulares que oferecem bens ou serviços entre pares de forma pontual”²⁸.

Retomando agora a questão inicial, em que se pretendia aferir se as plataformas colaborativas podem estar sujeitas a requisitos de acesso ao mercado, incumbe referir que tudo depende da natureza da atividade em causa. Nos termos do artigo 2ª alínea a) da Diretiva 2000/31/CE (Diretiva Comércio Eletrónico) e artigo 1º nº1 alínea b) da Diretiva 2015/1535, as plataformas colaborativas prestam um serviço da sociedade de informação desde que dispensem um serviço normalmente prestado contra remuneração à distância, por via eletrónica e na sequência de um pedido individual do destinatário dos serviços. Nesta medida, e atendendo ao disposto no artigo 4ª da diretiva 2000/31/CE, as plataformas colaborativas não poderiam estar sujeitas aos requisitos referidos supra, de que constituem exemplo, a necessidade de prévia autorização. Apenas podem ser impostos requisitos sobre as plataformas colaborativas que venham a prestar serviços “além-fronteiras a partir de outro Estado-Membro em circunstâncias limitadas e sob reserva de um procedimento específico”²⁹.

Em todo o caso, podem subsistir determinadas situações em que se considere que, as plataformas colaborativas além de prestarem o serviço de sociedade de informação, prestam igualmente outros serviços, serviços estes que são prestados entre os prestadores de serviços

²⁷ Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, Comité Económico e Social e Comité das Regiões, Uma Agenda Europeia para a Economia Colaborativa, COM (2016) 356 final, Bruxelas, 2016 p. 5.

²⁸ Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, Comité Económico e Social e Comité das Regiões, Uma Agenda Europeia para a Economia Colaborativa, COM (2016) 356 final, Bruxelas, 2016 p. 5.

²⁹ Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, Comité Económico e Social e Comité das Regiões, Uma Agenda Europeia para a Economia Colaborativa, COM (2016) 356 final, Bruxelas, 2016 p. 6.

subjacentes e os seus utilizadores. Note-se a este propósito, os casos em que as plataformas colaborativas são igualmente um prestador de serviço subjacente, de que constituem exemplo os alugueres de carro³⁰. Nestas hipóteses, seria de admitir a eventual sujeição das mesmas aos requisitos outrora elencados (“autorização e licenciamento³¹ geralmente aplicáveis aos prestadores de serviços”, nas condições referidas supra)³².

“O facto de uma plataforma colaborativa prestar igualmente o serviço subjacente deve ser apurado numa base casuística. Vários elementos de facto e de direito são suscetíveis de intervir a este respeito”³³. São três os critérios essenciais que uma vez preenchidos, permitem concluir que “há fortes indícios de que a plataforma colaborativa assume uma influência significativa sobre o prestador de serviço subjacente ou o controlo do mesmo, o que pode indicar que deve ser igualmente considerada como prestador do serviço subjacente

³⁰ Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, Comité Económico e Social e Comité das Regiões, Uma Agenda Europeia para a Economia Colaborativa, COM (2016) 356 final, Bruxelas, 2016 p. 6.

³¹ Sobre a eventual sujeição da plataforma digital a eventuais requisitos de autorização e funcionamento, já se pronunciou o Tribunal de Justiça da União Europeia (TJUE), tendo os acórdãos Airbnb Ireland e Star Taxi App surgido na sequência das decisões tomadas por este tribunal.

“Uma das principais críticas que se poderá fazer ao TJUE resulta precisamente de, nas decisões proferidas nestes casos, poderem afetar indiretamente os direitos dos utilizadores na relação contratual que estes estabelecem com a plataforma. Por exemplo, a exclusão da aplicação da Diretiva sobre o comércio eletrónico (Diretiva 2000/31/CE), pode ter como efeito permitir que os Estados-Membros estabeleçam mais facilmente limites ao exercício da atividade em causa, como nos casos Uber Spain e Uber France, mas podem impedir de forma radical, e sem justificação, que as plataformas em causa tenham de cumprir as regras relativas à contratação eletrónica.”- Jorge Morais Carvalho, “Sentenças Airbnb Ireland e Star Taxi App, Conceito de Serviço da Sociedade da Informação e Regulação de Plataformas Digitais”, *Revista de Direito Comercial*, 07-03-2021 (2021), p. 481-483.

“Para ser qualificado como serviço da sociedade da informação, aplicando-se, portanto, a Diretiva 2000/31/CE, a plataforma tem, não só de cumprir os pressupostos que têm de estar verificados para o preenchimento do conceito (remuneração; à distância; por via eletrónica; mediante pedido individual de um destinatário de serviços), mas também de não fazer parte integrante de um “serviço global cujo elemento principal é um serviço com outra qualificação jurídica”. “Para responder a esta última questão, o TJUE criou um teste que inclui dois critérios de decisão: (i) saber se a plataforma criou um mercado novo; (ii) saber se a plataforma exerce uma influência decisiva sobre os prestadores de serviços nela inscritos no que respeita às condições nas quais o serviço é prestado”.

“O TJUE colocou, no entanto, a fasquia num patamar muito elevado, o que significa que quase todas as plataformas digitais são qualificadas como prestando serviços da sociedade da informação. Esta conclusão não é, em si, inadequada, com exceção talvez, precisamente, do âmbito no qual a questão é tratada nestas decisões: o da autorização para o exercício da atividade” -, Jorge Morais Carvalho, “Sentenças Airbnb Ireland e Star Taxi App, Conceito de Serviço da Sociedade da Informação e Regulação de Plataformas Digitais, ob. cit., p. 509 e 510.

³² Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, Comité Económico e Social e Comité das Regiões, Uma Agenda Europeia para a Economia Colaborativa, COM (2016) 356 final, Bruxelas, 2016 p. 6.

³³ Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, Comité Económico e Social e Comité das Regiões, Uma Agenda Europeia para a Economia Colaborativa, COM (2016) 356 final, Bruxelas, 2016 p. 7.

(para além dos serviços da sociedade da informação): preço, outras condições contratuais essenciais e propriedade dos principais ativos”³⁴.

Note-se que outros critérios poderão igualmente ser utilizados, consoante a situação em apreço. A título ilustrativo, “a plataforma colaborativa assume os custos e todos os riscos associados à prestação do serviço subjacente, ou existe uma relação de trabalho entre a plataforma colaborativa e a pessoa que presta o serviço subjacente em questão”³⁵.

Em todo o caso, note-se que às plataformas colaborativas apenas é concedida a possibilidade de assistir o prestador de serviços subjacentes, “oferecendo a possibilidade de desenvolver determinadas atividades que servem os principais serviços da sociedade da informação oferecidos pela plataforma para servir de interface entre o prestador dos serviços subjacentes e os respetivos utilizadores, o que, por si só, não constitui prova de influência ou de controlo no que respeita ao serviço subjacente”³⁶.

2.1- Relevância das plataformas em linha nos dias de hoje:

As plataformas em linha “são um tipo de prestador de serviços da sociedade da informação”, que “(...) desempenham um papel de intermediação num determinado ecossistema digital (...)”³⁷.

São as principais responsáveis pelas sucessivas alterações drásticas que se têm vindo a verificar ao longo dos últimos tempos na economia digital, representando inúmeros benefícios para a sociedade digital³⁸.

“Atualmente, abrangem um vasto conjunto de atividades, incluindo plataformas de publicidade em linha, motores de busca, redes sociais e meios de produção de conteúdos criativos, serviços de comunicação, sistemas de pagamento e plataformas para a economia colaborativa”³⁹.

³⁴ Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, Comité Económico e Social e Comité das Regiões, Uma Agenda Europeia para a Economia Colaborativa, COM (2016) 356 final, Bruxelas, 2016 p. 7.

³⁵ Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, Comité Económico e Social e Comité das Regiões, Uma Agenda Europeia para a Economia Colaborativa, COM (2016) 356 final, Bruxelas, 2016 p. 7.

³⁶ Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, Comité Económico e Social e Comité das Regiões, Uma Agenda Europeia para a Economia Colaborativa, COM (2016) 356 final, Bruxelas, 2016 p. 7.

³⁷ Cfr Relatório sobre as plataformas em linha e o mercado único digital, disponível em: https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-8-2017-0204_PT.html.

³⁸ Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, Comité Económico e Social e Comité das Regiões, As plataformas em linha e o mercado único digital, COM (2016) 288 final, Bruxelas, 2016, p.2.

³⁹ Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, Comité Económico e Social e Comité das Regiões, As plataformas em linha e o mercado único digital, COM (2016) 288 final, Bruxelas, 2016, p.2.

As plataformas colaborativas partilham de um conjunto de características que assumem particular relevância para a atual economia e sociedade digital, como sendo: “1) têm a capacidade de criar e moldar novos mercados, desafiar os mercados tradicionais e organizar novas formas de participação ou condução de negócios com base na recolha, processamento e edição de grandes quantidades de dados; 2) operam em mercados multifacetados mas mantêm diferentes níveis de controlo sobre as interações diretas entre grupos de utilizadores; 3) beneficiam dos “efeitos de rede; 4) baseiam-se frequentemente em tecnologias de comunicação e informação para alcançar os respetivos utilizadores, instantânea e facilmente; 5) desempenham um papel fulcral na criação de valor digital, particularmente através da captação de valor significativo (incluindo através da acumulação de dados), facilitando a criação de novas empresas e criando novas dependências estratégicas”⁴⁰.

Várias plataformas em linha tiveram a sua origem na Europa, como por exemplo, a Skyscanner e a Blablacar. No entanto, a maioria das plataformas em linha tem a sua origem nos EUA e na Ásia⁴¹.

Para que se torne possível a emergência e o desenvolvimento de novas plataformas em linha na Europa, afigura-se necessário o desenvolvimento de um quadro regulamentar equilibrado.

Neste sentido, em primeiro lugar, impõe-se desde logo uma harmonização legislativa, pois “(...) é evidente que não podem existir 28 conjuntos de normas para plataformas em linha num mercado único. Divergências na regulamentação nacional, ou mesmo local, relativa às plataformas em linha criam incerteza junto dos operadores económicos, limitam a disponibilidade dos serviços digitais e geram confusão nos utilizadores e nas empresas”⁴².

“Em segundo lugar, as plataformas em linhas estão sujeitas às normas existentes na UE em áreas como a concorrência, defesa do consumidor, proteção de dados pessoais e liberdades no mercado único. O cumprimento destas normas por todos, incluindo as plataformas, é essencial para os intervenientes poderem concorrer lealmente. Tal criará fiabilidade para as

⁴⁰ Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, Comité Económico e Social e Comité das Regiões, As plataformas em linha e o mercado único digital, COM (2016) 288 final, Bruxelas, 2016, p.2 e 3.

⁴¹ Cfr. Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, Comité Económico e Social e Comité das Regiões, As plataformas em linha e o mercado único digital, COM (2016) 288 final, Bruxelas, 2016, p. 3.

⁴² Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, Comité Económico e Social e Comité das Regiões, As plataformas em linha e o mercado único digital, COM (2016) 288 final, Bruxelas, 2016, p.5.

empresas e o público em geral criarem uma relação de confiança com as plataformas em linha”⁴³.

“Em terceiro lugar, a necessidade de incentivar o papel de promoção de inovação das plataformas requer que quaisquer medidas regulamentares futuras propostas ao nível da UE apenas abordem com clareza os problemas identificados em relação a um tipo específico ou atividade de plataformas, em linha com os princípios da boa regulamentação. “A economia colaborativa é um bom exemplo de como as regras concebidas tendo em vista o fornecimento tradicional, e muitas vezes local, do serviço podem constituir um entrave aos modelos de negócio das plataformas em linha”⁴⁴.

“Por último, medidas de autorregulação/corregulação⁴⁵ baseadas em princípios, incluindo ferramentas da indústria para assegurar a aplicação de requisitos legais através dos mecanismos de monitorização adequados, podem desempenhar um papel relevante”.

São múltiplos os desafios que as plataformas em linha trazem para a sociedade e para a economia digital. Nos próximos tempos, o foco principal da Comissão passará por três objetivos principais:”1) tecnologia ao serviço das pessoas; 2) garantir uma economia justa e competitiva; 3) uma sociedade aberta, democrática e sustentável”⁴⁶.

Vantagens e desvantagens da atividade de Sharing:

Sendo o car sharing uma forma de utilização coletiva de automóvel, são inúmeras as vantagens que se podem associar a esta forma alternativa de locomoção. “O slogan usar em vez de comprar (Nutzen statt Kaufen) próprio de uma economia de partilha, ganha sentido prático e conquista a cultura do quotidiano”⁴⁷.

⁴³ Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, Comité Económico e Social e Comité das Regiões, As plataformas em linha e o mercado único digital, COM (2016) 288 final, Bruxelas, 2016, p.5.

⁴⁴ Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, Comité Económico e Social e Comité das Regiões, As plataformas em linha e o mercado único digital, COM (2016) 288 final, Bruxelas, 2016, p.5.

⁴⁵ Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, Comité Económico e Social e Comité das Regiões, As plataformas em linha e o mercado único digital, COM (2016) 288 final, Bruxelas, 2016, p.5.

⁴⁶ Cfr. Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social europeu e ao comité das regiões, Construir o futuro digital da Europa, COM(2020) 67 final, Bruxelas 2020, disponível em [IMMC.COM%282020%2967%20final.POR.xhtml.1_PT_ACT_part1_v2.docx \(europa.eu\)](https://www.immc.com/282020%2967%20final.POR.xhtml.1_PT_ACT_part1_v2.docx).

⁴⁷ MORITZ LAND, Nutzen statt Kaufen/auswirkungen der sharing Economy auf die Automobilindustrie am Beispiel Car- Sharing (Usar em vez de comprar/Efeitos da economia partilhada na indústria automóvel com exemplo no car sharing) (2016), 60 pp. 9 ss. & Cfr. António Menezes Cordeiro, “Do regime Jurídico da autopartilha (car Sharing)”, ob. cit., p. 454.

A procura por esta forma alternativa de locomoção é exponenciada por diversas razões. Em primeiro lugar, torna-se possível invocar os elevados custos que os veículos automóveis implicam (custos inerentes à manutenção, reparação, seguros automóveis obrigatórios e o preço dos combustíveis), especialmente numa altura em que os custos de vida têm vindo a aumentar.

Ademais, incumbe referir que através desta figura, torna-se possível ao utilizador assegurar em tempo útil, com reduzidos custos e com os cómodos que a viatura tende a proporcionar a sua deslocação, não tendo para o efeito que adquirir uma viatura⁴⁸.

Além disso, permite-se, por esta via, uma significativa diminuição do tráfego nas cidades, suprimindo-se a circulação de eventuais veículos inúteis ou subutilizados, contribuindo desta forma, para melhorias a nível ambiental; poupa-se igualmente o utilizador a eventuais desvalorizações que a viatura possa sofrer e de eventuais substituições das viaturas, quando estas devam ter lugar; e potencia-se a eletro-mobilidade, atendendo que os veículos elétricos têm características próprias, no plano de manutenção e do armazenamento de energia⁴⁹.

Outros fatores que pesam, igualmente na decisão do consumidor, passam pela possibilidade de a aquisição e devolução da viatura poder ter lugar em qualquer local.

Contrariamente ao que se sucede no âmbito do contrato de rent-a-car, no âmbito da atividade de sharing verifica-se a ausência de burocracias, desde logo, fidelidades ou mensalidades, sendo que o custo do utilizador do veículo inclui, por regra, todas as despesas com combustível/eletricidade, seguro e até estacionamento, apenas implicando o pagamento do tempo/distância de efetiva utilização (pagamento que normalmente tem lugar por meio de uma aplicação informática no smartphone, computador, etc). Verifica-se, igualmente, a desnecessidade de existência de um estabelecimento fixo e de um horário de funcionamento.

Além do exposto supra, note-se que ao abrigo da atividade de sharing, torna-se possível ao utilizador escolher a viatura consoante aquilo que necessitar, quer para transporte de

⁴⁸ “De igual forma, as pessoas não precisam de ter um carro, precisam de poder deslocar-se de carro e não precisam de DVDs, mas sim dos filmes que os mesmos contêm.” - RACHEL BOTSMAN E ROO ROGERS, *what's mine is yours*, 2011, p.97, referem que atualmente não queremos os bens, mas a satisfação das necessidades que os bens permitem ou as experiências que proporcionam” - Cfr. Joana Campos Carvalho, “A Proteção do Consumidor na Sharing Economy”, ob. cit., p.119.

⁴⁹Cfr. António Menezes Cordeiro, “Do regime Jurídico da autopartilha (car Sharing) ob.cit., p. 456.
+ CORNELIUS KIERNASCH, Carsharing mit Elektroautos/Welches Mobilitatskonzept eignet sich für Großtade? (Car sharing com automóveis elétricos/Qual o conceito de mobilidade se adequa para grandes cidades?) (2013), 164 pp., 24 ss.

mercadorias, quer para um simples passeio de família, amigos, não ficando por isso, sujeito a eventuais limitações a que está sujeito um consumidor que adquire uma viatura.

Todavia, ao car sharing também podem ser associadas algumas desvantagens. No domínio pessoal, verifica-se, desde logo, um “instinto inapto de posse e liberdade”⁵⁰. “Um automóvel individual, para além do valor emblemático, no plano do êxito pessoal e social que, apesar de tudo ainda mantém, é sempre uma garantia de liberdade”⁵¹. Quando o utilizador é titular de um automóvel, pode a qualquer hora, a todo o momento deslocar-se para onde pretender, o que ao abrigo do car sharing não será tão fácil, desde logo, quando estejam em causa deslocações para o estrangeiro, por exemplo⁵².

Outro óbice a que incumbe aludir, verifica-se no domínio da higiene. Enquanto que nos automóveis particulares, esta questão é passível de ser controlada pelo proprietário, o mesmo não se sucede no domínio do car sharing. Ademais, e embora se trate de uma circunstância de que não devemos ter muito orgulho, é um facto assente que “cada um é sempre mais cuidadoso com o seu do que com o de todos”⁵³.

Experiências legislativas estrangeiras:

“O grande motor do funcionamento do car sharing é o contrato. Corresponde à melhor tradição da Humanidade a ideia do respeito pela palavra dada. Apenas nessa base é, de resto, imaginável uma organização social coerente. Todavia, para além disso, os diversos Estados podem intervir, elaborando diplomas de enquadramento”⁵⁴.

Importa, por essa razão, analisar os projetos legislativos de dois países que mais longe conduziram esta questão da autopartilha, França e Alemanha.

⁵⁰ Cfr. António Menezes Cordeiro, “Do regime Jurídico da autopartilha (car Sharing)”, *ob. cit.*, p. 455.

⁵¹ Cfr. António Menezes Cordeiro, “Do regime Jurídico da autopartilha (car Sharing)”, *ob. cit.*, p. 455.

⁵² Cfr. António Menezes Cordeiro, “Do regime Jurídico da autopartilha (car Sharing)”, *ob. cit.*, p. 455.

⁵³ Cfr. António Menezes Cordeiro, “Do regime Jurídico da autopartilha (car Sharing)”, *ob. cit.*, p. 455.

Para o efeito, pode contribuir a circunstância de o mesmo veículo ser utilizado por diversas pessoas no mesmo dia, tornando por isso, impossível a verificação do seu estado antes do início de cada utilização.

No entanto, entendemos que este óbice é passível de ser facilmente ultrapassado, se o estado do veículo for reportado a quem de respeito, através de uma linha própria para o efeito, no início de cada utilização. Esta hipótese permitiria à entidade responsável, não só ter conhecimento do estado do veículo (por exemplo, má higiene, danos no veículo que não se encontravam reportados aquando da celebração do contrato), como ainda permitiria fundamentar a necessidade de no contrato se prever uma cláusula na qual se estabeleçam consequências para a eventualidade de se verificar o exposto supra. Parece-nos que semelhante solução não suscitaria grandes problemas, uma vez que o contrato apenas é celebrado mediante a aceitação das cláusulas nele apostas. Além disso, seria ainda possível contrariar a ideia referida supra de que cada um cuida melhor do que é seu, em comparação com o que é dos outros.

⁵⁴ Cfr. António Menezes Cordeiro, “Do regime Jurídico da autopartilha (car Sharing)”, *ob. cit.*, p. 463.

Relativamente ao projeto legislativo francês, incumbe referir que a primeira proposta de lei a promover a autopartilha foi promovida por Roland Ries que em maio de 2006 apresentou a sua proposta. Na sua apresentação ao senado, constavam indicações como sendo, o conceito de autopartilha, o facto de não ser concorrente com outros meios/modos de transporte e vantagens que advinham da utilização desta forma alternativa de locomoção. Foi igualmente abordado um obstáculo jurídico: “a exigência legal da execução de um serviço público, para permitir espaços reservados, nas vias e áreas públicas, para certos veículos. Esta dificuldade conduziria, ainda, a uma falta de notoriedade da autopartilha”⁵⁵.

Esta proposta foi aprovada pelo senado, a 11/05/2006, não tendo, porém, seguimento junto da Câmara dos Deputados, por eventuais dúvidas suscitadas nas comunidades locais⁵⁶.

Já no que concerne ao projeto Alemão, a 21/12/2016 o Governo Federal Alemão, aprovou um projeto de lei sobre o car sharing. Este projeto continha sete '§ ': “âmbito de aplicação, definições, tratamentos preferenciais, dístico, utilização especial de vias públicas, relatórios e entrada em vigor”⁵⁷.

Foram igualmente estabelecidos “requisitos exigíveis à oferta e à frota de veículos, por prestadores de car sharing, designadamente: a possibilidade de reserva, recolha e entrega de veículos 24 horas por dia, descontos para os titulares nos transportes públicos, manutenção regular, seguindo as recomendações dos fabricantes, etc”⁵⁸.

Ademais foi ainda estabelecido que “os prestadores de serviços com uma frota até cinco veículos, devem ter um mínimo de 10 condutores registados por veículo; sendo a frota de mais de cinco veículos, devem ter um mínimo de 15 condutores por viatura. Estando em causa veículos elétricos, o prestador de car sharing deve disponibilizar todas as informações relativas ao carregamento de veículos”⁵⁹.

Esta proposta foi adotada a 30 de março de 2017 pelo Bundestag, com o voto favorável de quatro partidos, sendo que a outra proposta apresentada por Die Linke und Bündnis 90 e pelos Die Grünen foi rejeitada⁶⁰.

⁵⁵ Cfr. António Menezes Cordeiro, “Do regime Jurídico da autopartilha (car Sharing)”, *ob. cit.*, p. 464.

⁵⁶ Cfr. António Menezes Cordeiro, “Do regime Jurídico da autopartilha (car Sharing)”, *ob. cit.*, p. 464.

⁵⁷ Cfr. António Menezes Cordeiro, “Do regime Jurídico da autopartilha (car Sharing)”, *ob. cit.*, p. 465.

+ Publicado com sendo da responsabilidade do Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit.

⁵⁸ Cfr. António Menezes Cordeiro, “Do regime Jurídico da autopartilha (car Sharing)”, *ob. cit.*, p. 466.

⁵⁹ Cfr. António Menezes Cordeiro, “Do regime Jurídico da autopartilha (car Sharing)”, *ob. cit.*, p. 466.

⁶⁰ Cfr. António Menezes Cordeiro, “Do regime Jurídico da autopartilha (car Sharing)”, *ob. cit.*, p. 466.

Capítulo II- Car Sharing em Portugal

Evolução legislativa do aluguer de veículo sem condutor até o atual DL 47/2018, de 20 de junho

A matéria do aluguer de veículos sem condutor foi objeto de regulação e de sucessivas alterações legislativas.

O DL 354/86, de 23 de outubro, é o primeiro diploma legislativo, que vem introduzir ajustes ao então regime de exploração da indústria de aluguer de veículos automóveis sem condutor previsto no DL 28/74, de 31 de janeiro. O decreto de 74 era caracterizado pela liberdade de acesso à atividade, verificados que se encontrassem determinados requisitos concertantes ao capital social e ao nº de veículos. Já o decreto de 86, tendo por base os pressupostos do decreto de 74, veio fixar um novo montante mínimo de capital social de constituição das empresas, alargou o nº de veículos que poderiam intervir e reduziu a intervenção da Administração, simplificando-se a concessão de alvará. Este diploma de 86, foi, num momento inicial, objeto de duas alterações legislativas: uma verificou-se em 1990 com o DL 373/90, de 27 de novembro e outra em 1992 com o DL 44/92, de 31 de março. No DL de 1990, procurou-se “afastar determinadas medidas e trâmites anquilosantes da dinâmica do setor”⁶¹, enquanto que o DL 44/92, aponta para a necessidade de “introduzir uma certa especialização no domínio da oferta de veículos de características especiais”⁶².

Note-se que o exposto supra, refere-se ao aluguer de veículos automóveis de passageiros sem condutor. Não se encontrava, por isso, regulado o aluguer de veículos automóveis de mercadorias sem condutor. Foi nesse sentido que surgiu o DL 15/88, de 16 de janeiro. Neste diploma regulou-se a possibilidade de “as empresas já constituídas para o exercício do transporte público ocasional e do aluguer de veículos automóveis de passageiros

⁶¹ Cfr. DL 373/90, de 27 de novembro.

⁶² Cfr. DL 44/92, de 31 de março.

sem condutor que exerçam aquela atividade em regime de complementaridade”⁶³. Este diploma foi objeto de alteração pelo DL 306/94, de 19 de dezembro, onde se estatuiu o alargamento do âmbito de aplicação do diploma ao transporte internacional de mercadorias, bem como a possibilidade de utilização no transporte rodoviário de mercadorias por conta própria de veículos de aluguer até 600 Kg. Ademais, incumbe referir que este diploma que regula o aluguer de veículos automóveis de mercadorias sem condutor, foi igualmente objeto de alteração pelo DL 203/99, de 09 de junho, onde se aboliu a necessidade prévia de licenciamento, por a mesma se encontrar em desconformidade com o novo regime jurídico aplicável aos transportes rodoviários de mercadorias (DL 38/99, de 06 de fevereiro).

Em 2009 verificou-se a terceira alteração legislativa ao DL 354/86, de 23 de outubro. Neste diploma, estabeleceu-se a simplificação “do processo de licenciamento das empresas que exercem a atividade de aluguer de veículos de passageiros sem condutor, eliminando-se a intervenção do Turismo de Portugal, I.P., quer em sede de consulta, quer em sede de autorização prévia das instalações”. Ficou igualmente estabelecida a obrigatoriedade “de o Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, I.P., fornecer os elementos necessários ao Turismo de Portugal, I.P., sobre as empresas de aluguer de veículos automóveis sem condutor, por forma que este continue a acompanhar a atividade tão importante para o desenvolvimento de vários produtos turísticos⁶⁴”.

Em 2012 surgiu o DL 181/2012, de 06 de agosto, que tinha por finalidade” simplificar o regime jurídico de acesso e de exercício da atividade de aluguer de veículos de passageiros sem condutor, designada de rent-a-car, quando exercida por prestadores estabelecidos em território nacional”⁶⁵. Na base deste diploma encontra-se o DL 92/2010, de 26 de julho que estabeleceu os princípios e as regras necessárias para simplificar o livre acesso e exercício das atividades de serviços.

Este DL “regulou as condições de acesso e de exercício da atividade de aluguer de veículos de passageiros sem condutor, também designada por atividade de rent-a-car, por pessoas singulares ou coletivas estabelecidas em território nacional”⁶⁶. No n.º2 do artigo 1.º estabeleceu-se igualmente, que o presente diploma não seria aplicável: a) “aos contratos classificados como de locação financeira, nos termos das normas legais e regulamentares

⁶³ Cfr. DL 15/88, de 16 de janeiro.

⁶⁴ Cfr. DL 77/2009, de 01 de abril.

⁶⁵ Cfr. DL 181/2012, de 06 de agosto.

⁶⁶ Cfr. Artigo 1.º DL 181/2012, de 06 de agosto.

aplicáveis”; b) “aos contratos de prestação de serviços de organização de aluguer visando a disponibilização ou partilha de veículos, designada por car sharing; c) aos contratos de prestação de serviços de aluguer de longa duração, também designados de ALD ou renting”⁶⁷. Este diploma foi ainda complementado com a Deliberação nº 212/2014 que vem definir os veículos com características especiais que podem ser objeto do contrato de rent-a-car; os limites de idade da sua utilização. Em 2015, surge DL 207/2015 que procede à alteração do DL 181/2012, de 06 de agosto, estabelecendo o regime de acesso e de exercício de aluguer de veículos de passageiros sem condutor.

No entanto, esta alteração continuava a não regulamentar a atividade de sharing, pelo que em 2018 surge o DL 47/2018, de 20 de junho. Neste DL passou a incluir-se “outras situações que se inserem no âmbito do contrato de aluguer, mas que não correspondem à tipologia que se pretende atingir com a regulação do rent-a-car”⁶⁸. Refere o artigo 1º nº 1 “O presente decreto-lei regula as condições de acesso e de exercício da atividade de veículos de passageiros sem condutor, também designada por atividade de rent-a-car, bem como o aluguer de curta duração de veículos de passageiros sem condutor, com e sem motor, também designado por atividade de sharing”⁶⁹.

Em matéria de não aplicabilidade, verifica-se algumas diferenças em relação ao disposto no DL 181/2012, de 06 de agosto, desde logo, por força da previsão da atividade de sharing. Neste sentido, incumbe referir que o presente DL não será aplicável: a) “aos contratos classificados como de locação financeira, nos termos das normas legais e regulamentares aplicáveis; b) Aos contratos de prestação de serviços que visam a disponibilização ou partilha de veículos, que não sejam de acesso público, nomeadamente dentro da gestão interna de uma empresa ou entidade pública; c) aos contratos de serviços de aluguer de longa duração, incluindo os designados de ALD, *renting* ou aluguer operacional de veículos (AOV), bem como os que incluam a prestação de serviços acessórios ao aluguer do veículo; d) Aos contratos respeitantes à utilização de veículos sem condutor, celebrados no âmbito do exercício da atividade de animação turística, nos termos do disposto no DL 108/2009, de 15 de maio”.

⁶⁷ Cfr. Artigo 1º nº2 DL 181/2012, de 06 de agosto.

⁶⁸ Cfr. DL 47/2018, de 20 de junho.

⁶⁹ Cfr. DL 47/2018, de 20 de junho.

Em 2019, tiveram ainda lugar as deliberações 267/2019 e 279/2019, de 21 de janeiro. Nestas deliberações foram definidos os veículos de características especiais que podem ser objeto do contrato, o limite de utilização dos veículos, bem como as características a que devem obedecer os dísticos identificadores dos veículos automóveis utilizados na atividade de sharing (“Os veículos afetos à atividade de sharing, têm de ostentar um dístico de forma visível, sendo colados na viatura de forma inamovível (em papel autocolante) e apresentar-se em adequadas condições de conservação; No caso dos veículos automóveis afetos à atividade de sharing, o dístico identificador da atividade tem de ser afixado no exterior ou em local visível do exterior”)⁷⁰.

Acesso à atividade

O acesso à atividade de rent-a-car e sharing encontra-se regulado no artigo 3º do DL 47/2018, de 20 de junho. De acordo com este preceito, “o acesso e exercício da atividade de *rent-a-car* e *sharing* está sujeito a comunicação prévia com prazo ao IMT, I.P., a efetuar por via do Balcão do Empreendedor (BdE), dos serviços a que se referem os artigos 5º e 6º do Decreto-Lei nº 92/2010, de 26 de julho”. É entendimento do ilustre Sr. Doutor António Menezes Cordeiro que “parece indubitável a necessidade de, para a tutela do público, dos aderentes e do ambiente, sujeitar o car sharing ao regime de comunicação prévia. Este regime, não sendo aparentemente tão severo como o da autorização, acaba por redundar em algo de semelhante: O IMT, IP, pode apurar a verificação dos requisitos legais”⁷¹. Este entendimento acaba por ir ao encontro do disposto no nº2 do artigo 3º do diploma referido supra, onde se estatui: “No prazo máximo de 20 dias úteis a contar da data da comunicação prévia a que se refere o número anterior, o IMT, I.P., verifica o preenchimento dos requisitos de acesso à atividade previstos nos artigos 4º e 5º, só podendo indeferir o requerimento se os mesmos não estiverem reunidos”. Note-se que a ausência de permissão administrativa durante este prazo de 20 dias, determinará o deferimento tácito da pretensão do requerente. Tal resulta do nº3 artigo 3º. Ademais, incumbe referir que de acordo com o disposto no nº4

⁷⁰ Deliberação 267/2019, de 21 de janeiro e Deliberação 279/2019, de 21 de janeiro.

⁷¹ Cfr. António Menezes Cordeiro, “Do regime Jurídico da autopartilha (car Sharing)”, ob. cit., p. 482.

do artigo 3º sobre o IMT, recai a obrigação de notificar o requerente na sequência da receção da comunicação prévia, devendo informar o requerente do prazo para a decisão final, dos efeitos resultantes da falta da decisão final nesse prazo e das vias de reação administrativa ou contenciosa.

Requisitos de acesso à atividade

Para que seja possível exercer a atividade de aluguer de veículos de passageiros sem condutor de curta duração, impõe-se a verificação de diversos requisitos (artigo 4º nº1 do DL 47/2018, de 20 de junho): “a) Possuir idoneidade, devidamente comprovada nos termos do artigo 5º⁷²; b) Propor-se explorar um número mínimo de veículos, independentemente do número de estabelecimentos fixos existentes em território nacional⁷³; d) Comprovar a regularização da situação contributiva perante a administração fiscal e a segurança social se a pessoa coletiva estiver registada no Registo Nacional de Pessoas coletivas ou na Autoridade Tributária e Aduaneira há mais de 3 meses”⁷⁴. Além destes requisitos, refere o nº3 artigo 4º que “(...) para o acesso à atividade de sharing os interessados devem ainda preencher os seguintes requisitos: a) Deter um sistema eletrónico de reserva; b) Dispor de uma linha telefónica permanente de apoio ao cliente; c) Indicar o tipo de plataforma eletrónica a disponibilizar, nos termos do artigo 9º-C, e o seu responsável, quando não seja o próprio; d) Disponibilizar antecipadamente aos utilizadores, na plataforma eletrónica, as cláusulas contratuais gerais que pretendam celebrar”⁷⁵.

Estes requisitos são de verificação cumulativa, tal como dispõe o artigo 4º nº5 “devendo as entidades autorizadas comprovar o seu cumprimento sempre que lhes seja solicitado, podendo o conselho diretivo do IMT, I.P., determinar a revogação da permissão administrativa em caso de incumprimento reiterado”⁷⁶. Na eventualidade de estarem

⁷² Nos termos do artigo 5º nº1 “A idoneidade é aferida relativamente ao requerente e, tratando-se de pessoa coletiva, também relativamente aos responsáveis pela administração, direção ou gerência, designadamente através da consulta do certificado de registo criminal, a promover pelo IMT, I.P.”.

O nº2 do artigo 5º refere os factos que não se devem verificar para que a pessoa possa ser considerada idónea.

⁷³ No que concerne ao número de veículos que devem ser explorados, importa referir que, tratando-se de aluguer de automóveis ligeiros de passageiros, o nº de veículos que devem ser explorados é sete, enquanto que para as demais categorias de veículos, o nº é de três, salvo se já se encontrar cumprido o limite referido para os ligeiros de passageiros.

⁷⁴ Cfr. Artigo 4º nº1 DL 47/2018, de 20 de junho.

⁷⁵ Cfr. Artigo 4º nº3 DL 47/2018, de 20 de junho. Nestas hipóteses, deve ser enviada uma cópia das respetivas minutas à Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT), em data prévia ao início da atividade.

⁷⁶ Cfr. Artigo 4º nº5 DL 47/2018, de 20 de junho.

preenchidos todos os requisitos, com exceção do requisito que prevê o nº mínimo de veículos, prevê a lei no nº6 que seja concedida uma permissão administrativa a título provisório por um período de 9 meses, tornando-se esta autorização definitiva, a partir do momento em que o interessado/requerente apresente ao IMT, I.P., os veículos tal como dispõe o nº2 e 4. Incumbe ainda referir que, nos termos do nº7 artigo 4º, “o IMT, I.P., deve notificar o requerente da concessão da permissão administrativa a título provisório, no prazo definido no nº2 do artigo anterior, com a menção de que a falta de notificação por parte do requerente dos veículos a utilizar no prazo de nove meses determina a revogação automática da permissão administrativa”.

O pedido para acesso e exercício da atividade de sharing deve ser instruído com múltiplos documentos: a) Modelo 13 IMT, no qual devem ser especificados os requisitos referidos supra, bem como outros que oportunamente serão identificados, como sendo, número de identificação único atribuído pelo operador, a referência, o modelo do equipamento, o número de série e o ano do fabrico; b) no caso de veículos automóveis adquiridos ao abrigo da locação financeira ou outro regime (ALD, renting, etc) deve ser entregue uma cópia dos respetivos contratos; c) “No caso de os veículos não serem matriculados, cópia da garantia do equipamento ou do documento fiscal que comprove a sua aquisição, com a referência, o modelo do equipamento e o número de série, bem como o certificado de garantia dada pelo fabricante”; d) “Autorização para consulta dos dados constantes do registo automóvel dos veículos matriculados a utilizar”; e) “Certidão da Conservatória do Registo Comercial, ou código de acesso, no caso de pessoas coletivas, cujo objeto social abranja a atividade de aluguer de veículos de passageiros e o CAE adequado (77110 ou 77390). Declaração de início de atividade das finanças onde conste o CAE adequado (77110 ou 77390), no caso de pessoas singulares”; f) “Certificados do registo criminal, ou código de acesso, dos gerentes, administradores ou diretores, no caso de pessoas coletivas, ou do próprio, no caso de pessoa singular, requeridos para a atividade de aluguer de veículos ou rent-a-car. No caso de cidadãos de nacionalidade estrangeira, deverão ainda apresentar o certificado/informação do país de origem desde que residam em território nacional há menos de 5 anos”; g) “Declaração da AT comprovativa da situação tributária regularizada”; h) “Declaração da Segurança Social comprovativa da situação contributiva regularizada”; i) “Cópia da apólice com identificação das coberturas do seguro de responsabilidade civil e de acidentes pessoais”; j) “Município ou municípios onde pretende exercer a atividade; k) “Declaração de responsabilidade relativa

à plataforma eletrónica e identificação do responsável da mesma;” 1) “Comprovativo do pedido de aprovação das cláusulas contratuais apresentado à AMT”⁷⁷.

Este pedido pode ser entregue mediante correio eletrónico⁷⁸, devendo nele ser anexado o formulário do Modelo13 IMT preenchido, sendo que os demais documentos podem ser digitalizados, ou enviados por via postal para a morada da sede (Avenida Elias Garcia, 103 1050-098 Lisboa), não se encontrando previsto o pagamento de qualquer importância (taxa) para o acesso à atividade⁷⁹.

Condições do Veículo e modo de funcionamento:

Para que a autopartilha possa ter lugar, os veículos automóveis devem preencher determinados requisitos. Estes requisitos constam do artigo 6º e 7º do decreto-lei em apreço. Neste sentido, aos veículos automóveis exige-se que: “a) sejam matriculados em Portugal, sem prejuízo do artigo 8º⁸⁰, ou no caso dos velocípedes, tenham um número de identificação único atribuído pelo locador; b) sejam propriedade do locador, ou adquiridos em regime de locação financeira, ou tenham sido objeto de locação a outro prestador de serviços rent-a-car; c) não tenham mais do que cinco anos contados a partir da primeira matrícula, salvo nos casos de veículos com características especiais, cujo limite de idade é definido por deliberação do conselho diretivo do IMT.I.P.; d) Pelo menos 10% dos automóveis ligeiros de passageiros afetos ao exercício da atividade de rent-a-car ou sharing devem cumprir as normas ambientais designadas de «Euro V», nos termos do Decreto-Lei nº 346/2007, de 17 de outubro, na sua redação atual”⁸¹. Além destes requisitos, impõe ainda o nº5 do artigo 6º que

⁷⁷ Cfr. I.P., Transportes, Instituto da Mobilidade, *Aluguer de Veículos de Passageiros (Sharing)*, disponível em <https://www.imt.ip.pt/sites/IMTT/Portugues/TransportesRodoviaros/AluguerVeiculosSemCondutor/Sharing/Paginas/Sharing.aspx>.

⁷⁸ Correio eletrónico disponível no link referido na hiperligação supra: imt@imt-ip.pt.

⁷⁹ Cfr. I.P., Transportes, Instituto da Mobilidade, *Aluguer de Veículos de Passageiros (Sharing)*, disponível em <https://www.imt-ip.pt/sites/IMTT/Portugues/TransportesRodoviaros/AluguerVeiculosSemCondutor/Sharing/Paginas/Sharing.aspx>.

⁸⁰ O artigo 8º do DL 47/2018 estabelece que “os veículos de matrícula estrangeira em regime de aluguer sem condutor admitidos temporariamente em território nacional, apenas podem ser realugados nos termos previstos no artigo 37º do Código do Imposto sobre os Veículos, aprovado pela Lei 22-A/2007, de 29 de junho, na sua redação atual”.

⁸¹ Cfr. Artigo 6º nº1 DL 47/2018, de 20 de junho.

“os veículos afetos à atividade de *sharing* devem ostentar um dístico⁸², de modelo a definir por deliberação do conselho diretivo do IMT, I.P., que permita a identificação do veículo”⁸³.

No que concerne ao modo de funcionamento, importa igualmente atender a um conjunto de regras previstas nos artigos 6º e 7º do diploma em apreço. Neste sentido, veja-se o artigo 6º nº3 e 6º nº4 onde se estatui respetivamente que “(...) é proibida a sublocação dos veículos alugados nos termos do presente decreto-lei” e “os veículos afetos à atividade de rent-a-car, quando não alugados, não podem estacionar na via pública, salvo em lugares especialmente fixados para este efeito, designadamente os situados junto de terminais de transporte”, bem como o disposto no artigo 7º nos seus nº 2 e 3, respetivamente, onde se estatui que: “(...) os veículos afetos à atividade de *sharing* devem encontrar-se à disposição do público nos termos contratados com o utilizador, devendo obedecer às regras de utilização do sistema e à regulamentação municipal de estacionamento na via pública, quando aplicável;” e “os veículos de aluguer sem condutor, independentemente da modalidade, não podem ficar ao serviço exclusivo e permanente do locador ou, tratando-se de pessoas coletivas, dos respetivos sócios, diretores, administradores ou gerentes”.

Entidade Fiscalizadora e Reguladora:

As entidades fiscalizadoras e reguladoras assumem um papel fulcral na defesa dos direitos e interesses dos consumidores e utentes de serviços públicos, sendo as principais responsáveis por assegurar uma concorrência justa entre as várias empresas do setor público e privado.

A lei 67/2013 aprovou a lei-quadro das entidades reguladoras, nela estabelecendo as entidades reguladoras existentes em Portugal, bem como os seus poderes e obrigações.

⁸² “Voltamos a assinalar a importância do dístico ou da pintura, imprescindíveis para o *free floating*, para as prioridades no estacionamento e para o uso de vias reservadas” - Cfr. António Menezes Cordeiro, “Do regime Jurídico da autopartilha (car Sharing)”, *ob. cit.*, p. 482.

⁸³ De acordo com o artigo 35º do Regulamento Geral de Estacionamento e Paragem na Via Pública da Cidade de Lisboa de 2013, os veículos em car sharing, podem dispor de um dístico de mobilidade. Com este dístico, torna-se possível ao utilizador estacionar o veículo em locais pagos, desde que os mesmos não se encontrem reservados.

“A Câmara de Lisboa encarou, ainda, uma Deliberação tendente a incentivar o car sharing: assente num “dístico verde” para o estacionamento e na isenção de taxas de publicidade (proposta nº22/2013)”- António Menezes Cordeiro, “Do regime Jurídico da autopartilha (car Sharing)”, *ob. cit.*, p. 482.

Neste diploma constam, entre outras, as seguintes entidades: Comissão do Mercado de Valores Mobiliários (CMVM), Autoridade da Concorrência (AdC), Entidade Reguladora dos Serviços Energéticos (ERSE), Autoridade Nacional de Comunicações (ANACOM), Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT), etc.

Para efeitos da presente dissertação, incumbe aludir à Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT), enquanto entidade fiscalizadora e reguladora da atividade de autopartilha (*Carsharing*). “A Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT), é uma pessoa coletiva de direito público com a natureza de entidade administrativa independente, dotada de autonomia administrativa, financeira e de gestão, bem como de património próprio, cujo âmbito de atuação abrange todo o território nacional”⁸⁴. “A AMT tem por missão definir e implementar o quadro geral de políticas de regulação e de supervisão aplicáveis aos setores e atividades de infraestruturas e de transportes terrestres, fluviais e marítimos, num contexto de escassez de recursos e de otimização da qualidade e da eficiência, orientadas para o exercício da cidadania, numa perspetiva transgeracional, de desenvolvimento sustentável”⁸⁵. Além disso, esta entidade reguladora irá entre outras funções, “fiscalizar o cumprimento das obrigações pelos operadores dos setores regulados”; “Definir os níveis de desempenho das infraestruturas rodoviárias”; “Exercer as funções de autoridade de normalização em matéria de infraestruturas rodoviárias”⁸⁶.

Histórico de entidades empresariais em Portugal

Ao longo destes anos, várias foram as empresas que se dedicavam à atividade de sharing e que foram surgindo e manifestando o interesse de estar presentes no mercado português, como sendo a Emov; a Drive Now; a Mob Carsharing; 24/7 City; Car amigo; Booking Drive; Drivalia/City Drive, etc. Pese embora estas empresas tenham prestado os seus serviços em Portugal, a verdade é que, ao dia de hoje, muitas dessas empresas ou suspenderam a sua atividade, ou gradualmente foram abandonando o mercado português. Entre as razões que estão na base deste abandono ou suspensão, invoque-se por um lado,

⁸⁴ Cfr. Transportes, Autoridade da Mobilidade, disponível em: <https://www.amt-autoridade.pt/amt/quem-somos/>.

⁸⁵ Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio.

⁸⁶ Cfr. Transportes, Autoridade da Mobilidade, *Setor Rodoviário*, disponível em: <https://www.amt-autoridade.pt/amt/quem-somos/setor-rodovi%C3%A1rio>.

dificuldades de imposição no mercado português (foi o caso da Mob Carsharing, que foi uma aposta da Carristur, tendo a EMEL se associado posteriormente)⁸⁷; por outro lado, a pandemia da COVID-19 que teve contornos que todos conhecemos, especialmente para os empresários em fases de confinamento obrigatório. Além destas razões, torna-se possível ainda invocar a reduzida quantidade de veículos disponíveis face à procura, o que inviabilizava a utilização pelos utilizadores ao mesmo tempo.

⁸⁷ Cfr. Negócios, Jornal, *Carristur suspende Mob Carsharing por falta de procura*, 2016, disponível em: https://www.jornaldenegocios.pt/empresas/transportes/detalhe/carristur_suspende_mob_carsharing_por_falta_de_procura.

Capítulo III – Contrato de Sharing

Forma e conteúdo do contrato de sharing

À semelhança do que se vem sucedendo com os demais contratos, também o contrato de sharing, enquanto contrato celebrado por via eletrónica, carece da identificação de uma série de elementos. A este propósito, veja-se o disposto no artigo 9º-A do DL 47/2018, nos termos do qual “O contrato de sharing deve incluir: a) A identificação completa das partes e da forma de estabelecer, entre elas, qualquer contacto imediato; b) As regras aplicáveis ao sistema de partilha, incluindo as regras de acesso e fim de utilização do veículo; c) O seu período máximo de utilização em regime de sharing; d) A possibilidade de convalidação em contrato *de rent-a-car* (artigo 9º-B)⁸⁸; e) O preço a pagar pelo locatário, especificando as regras de formulação de preço e quaisquer outros encargos que possam ser cobrados⁸⁹; f) Informação sobre o seguro existente, com todos os seus elementos, e quando aplicável, as possíveis opções do locatário; g) Informação sobre outros encargos que possam advir do combustível consumindo, no caso dos automóveis ligeiros de passageiros, motociclos, ciclomotores, triciclos e quadriciclos, ainda do estado de conservação e limpeza ou de outros fatores especificados; h) Informação sobre os meios de pagamento⁹⁰. Ademais, prevê ainda o nº2 deste artigo que, são igualmente aplicáveis aos contratos de sharing as disposições constantes dos nº 4,5 e 7 do artigo 9º, sendo estas referentes à forma e conteúdo do contrato de rent-a-car. Adicionalmente, note-se ainda que, a lei prevê no artigo 11º-A que

⁸⁸ Uma vez que estamos perante um aluguer de um automóvel, o presente diploma prevê a possibilidade de ter lugar a conversão do contrato de sharing, num contrato de rent-a-car. No entanto, para tanto, afigura-se necessário a verificação de determinados parâmetros previstos no nº4 artigo 2º, sendo que esta opção apenas poderá ter lugar se o locador estiver igualmente apto para o exercício da atividade de rent-a-car, sendo que, podendo a convalidação ter lugar, o locador deve ser previamente informado (em momento anterior à celebração do contrato) das alterações das condições contratuais, desde logo, em termos de preço- Cfr. Artigo 9-B DL 47/2018, de 20 de junho.

⁸⁹ “Noutros Direitos, como o alemão, explicitam-se regras quanto a custos; não temos disponíveis experiências suficientes para seguir esse exemplo; abdica-se de indicar limites, remetendo para o funcionamento da concorrência a fixação de preços aderentes aos custos.” - Cfr. António Menezes Cordeiro, “Do regime Jurídico da autopartilha (car Sharing)”, ob. cit., p. 487.

⁹⁰ Cfr. Art. 9-A DL 47/2018, de 20 de junho.

no momento da reserva, o locador além das informações referidas supra (recorde-se artigo 9º-A), deve ainda fornecer: a) “Identificação e a localização do veículo, bem como as suas características essenciais”; b) “O preço pelo qual o veículo fica reservado e findo o qual se considera haver desistência, bem como se é devida uma taxa compensatória de imobilização”; c) O preço do serviço com as diversas parcelas, o seu método de cálculo e os encargos fiscais”; d) “As modalidades de seguro, os custos e as condições de cobertura”; e) “O modo de cancelamento e eventuais custos”; f) “O modo e o local de restituição”.

Relativamente ao modo de celebração, e contrariamente ao que se sucede com o contrato de rent-a-car, prevê o nº4 do artigo 9º-A que o “contrato de sharing deve ser celebrado, **preferencialmente em suporte eletrónico**, sem prejuízo das garantias de força probatória e de disponibilidade dos elementos do contrato durante a utilização do veículo na atividade”⁹¹. A este propósito, torna-se por isso, imperioso fazer referência ao nº1 artigo 9º-C deste diploma, onde se regulam as plataformas eletrónicas. Nos termos deste preceito, “os locadores de sharing devem disponibilizar uma plataforma eletrónica adequada, de acesso imediato, respondendo solidariamente pela operação dessa plataforma, independentemente da sua propriedade, e nos termos do nº2: “A plataforma deve permitir os seguintes serviços mínimos: a) Indicação dos termos de acesso e de permanência na plataforma; b) Contratação, à distância, dos serviços de sharing e serviços conexos, com seleção dos mesmos, quando aplicável; c) Comunicação de quaisquer particularidades próprias de veículos selecionados pelos utilizadores⁹²; d) Disponibilização do livro de reclamações eletrónico, tal como previsto no Decreto-Lei nº 156/2005, de 15 de setembro, na sua redação atual; e) Em caso de existência de serviços de subscrição, a gestão da conta incluindo a possibilidade de cancelamento da mesma a pedido do utilizador”. Ademais, prevê-se ainda

⁹¹ No entanto, se assim for a opção do consumidor, prevê o nº3 artigo 9º-A que “o contrato de sharing pode ser celebrado por cada utilização do veículo ou em regime de subscrição, aplicando-se neste último caso as regras de subscrição de serviços à distância”.

⁹² Esta alínea, assume particular importância. É do conhecimento geral, que os automóveis nos dias de hoje, têm incorporada a mais alta tecnologia. Uns mais do que outros, é verdade. No entanto, nos últimos anos, mesmo os automóveis de mais baixo valor de mercado, têm opções que um automóvel da mesma categoria no passado não tinha. E, portanto, o consumidor que não está habituado a lidar com este tipo de tecnologia, deve ser convenientemente informado das particularidades que o automóvel apresenta, e ao mesmo tempo, das consequências práticas que as mesmas podem ter. Tomemos como exemplo, os computadores de bordo, que nos dias de hoje vão conferindo advertências, como por exemplo, o facto de a condução já ter uma longa duração e que por isso, devia ter lugar uma paragem, fazendo surgir no ecrã de bordo, uma chávena de café. Situações como estas devem ser explicadas ao consumidor, até porque, não obstante estarmos perante um aluguer de curta duração, a verdade é que os acidentes podem acontecer. E se acontecerem, podem estas advertências funcionar contra o consumidor? Fica a pergunta no ar.

no nº3 deste artigo que “o locador de sharing e o operador de plataforma ficam sujeitos a sigilo profissional e devem respeitar as normas relativas à recolha e à proteção de dados pessoais, nos termos da legislação aplicável”.

Face ao exposto, dúvidas não devem subsistir que, ao contrato de sharing, se deve aplicar o regime das cláusulas contratuais gerais, previsto no Decreto-lei 446/85, de 25 de outubro, entretanto alterado por diversas vezes (sendo de notar um lapso temporal fora do comum entre as suas alterações, uma vez que até 2021, a última alteração que este diploma teria sofrido remontava ao ano civil de 2001), sendo a sua alteração mais recente o DL 109-G/2021, de 10/12, e o regime da contratação eletrónica regulado pelo DI 143/2001, de 26 de abril, entretanto substituído pelo regime dos contratos celebrados à distância e fora do estabelecimento comercial previsto no DL 24/2014, de 14 de fevereiro, que foi alterado por diversas vezes, sendo a sua atualização mais recente, a Lei 16/2022, de 16/08. São vários os fatores que podem concorrer para esta defesa. Sem fugir do tópico sobre o qual nos debruçamos de momento, torna-se desde logo possível fazer referência ao disposto no nº7 artigo 9º (que nos termos do artigo 9-A nº2 é igualmente aplicável ao contrato de sharing) onde se prevê a proibição e conseqüente nulidade de determinadas cláusulas, de que constituem exemplo, as seguintes: a) “aceitação pelo locatário de vícios não aparentes ou reconhecíveis no veículo”; b) “renúncia ao direito de oposição pelo locatário de valores relativos a despesas apresentadas pelo locador”, etc. A este propósito, recorde-se que, no regime das cláusulas contratuais gerais, se prevê no artigo 12º que as cláusulas contratuais gerais proibidas por disposição deste diploma são nulas nos termos nele previstos, e no artigo 24º que “As nulidades previstas neste diploma são invocáveis nos termos gerais”. Prevê-se ainda nos termos do artigo 13º, a possibilidade de o aderente optar pela manutenção do contrato singular na hipótese de alguma das cláusulas ser considerada nula, bem como a possibilidade de proibição por decisão judicial quanto às cláusulas contratuais gerais elaboradas para utilização futura e que contrariem o disposto nos artigos 15.º, 16.º, 18.º, 19.º, 21.º e 22. Ademais, note-se ainda que este diploma consagra cláusulas absoluta e relativamente proibidas: “O artigo 18.º fornece-nos uma lista das cláusulas absolutamente proibidas, ao passo que o artigo 19.º indica as cláusulas contratuais proibidas consoante o quadro negocial padronizado. Por força do artigo 20.º, estas proibições aplicam-se também nas relações com os consumidores finais e, genericamente, em todas aquelas não abrangidas

pelo artigo 17⁹³. Note-se ainda que, além do disposto no n^o7 do artigo 9^o, o próprio DL 47/2018, contém um artigo (artigo 10^o), cuja epígrafe é Cláusulas contratuais gerais. Nos termos deste preceito, “Tratando-se de contratos de adesão com o uso de cláusulas contratuais gerais, o locador está obrigado a enviar uma cópia das respetivas minutas à Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT), a efetuar por via BdE (...)”, sendo que nos termos do n^o2 “A AMT pode, no prazo de 10 dias, notificar o locador para corrigir cláusulas que considere desconformes com a lei, considerando-se como pronúncia favorável a ausência de notificação”. No n^o3 deste artigo prevê-se ainda que se o locador mantiver no contrato as cláusulas que tenham sido objeto de pronúncia desfavorável, deve a AMT proceder nos termos dos artigos 25^o e ss do DL 446/85, de 25 de outubro.

Já em relação ao regime previsto no DL 24/2014, de 14 de fevereiro, também nele é possível encontrar vários elementos que nos permitem concluir que o contrato de sharing segue este regime, uma vez que estamos perante “contratos negociados e concluídos por consumidores através da internet”⁹⁴. Exemplo disso, verifica-se em matéria de resolução do contrato- ao consumidor assiste a possibilidade de revogar livremente o contrato no prazo de 14 dias, conforme decorre do artigo 10^o DL 24/2014⁹⁵.

Registo do Contrato e Documentação que deve acompanhar o veículo

Uma vez celebrado o contrato de sharing, são várias as responsabilidades que recaem sobre o locador. Desde logo, impõe-se, ao abrigo do artigo 14^o-A do DL 47/2018, no seu n^o1, que os locadores de sharing devem conservar um registo de todos os contratos de adesão e de cada utilização do sistema nos últimos dois anos, devendo estes serem acessíveis a qualquer momento pelo utilizador registado. Esta conservação afigura-se de particular relevância, uma vez que, no próprio diploma (n^o2 artigo 14^o-A) se prevê, a possibilidade de a AMT solicitar aos locadores em regime de sharing, informações acerca dos registos. Além

⁹³ Sandra Passinhas, “O problema das cláusulas contratuais gerais é o da usura em massa?”, *Revista de Direito Comercial*, 04-02-2018 (2018), p. 205.

⁹⁴ Alexandre Libório Dias Pereira, “Comércio eletrónico e consumidor”, *Estudos de Direito do Consumidor*, n^o6, (2004), p.341-400.

⁹⁵ Este entendimento é sufragado pelo Sr. Dr. António Menezes Cordeiro quando defende “Com efeito, os contratos de adesão a um sistema de car sharing são, em geral, concluídos à distância”. - Cfr. António Menezes Cordeiro, “Do regime Jurídico da autopartilha (car Sharing)”, ob. cit., p. 472.

disso, prevê o artigo 15º que “São obrigatoriamente entregues ao locatário, a fim de por ele serem presentes às autoridades quando assim lhe for exigido, o documento único automóvel, o comprovativo da apólice de seguro de responsabilidade civil automóvel, a ficha de inspeção, quando aplicável, e cópia do contrato de aluguer, que pode ser apresentada em suporte eletrónico”.

Car sharing e figuras afins

Nos últimos anos, temos assistido a uma ascensão de novas formas de mobilidade, sendo o car sharing uma dessas novas formas de locomoção. Conforme já se referiu supra “diz-se autopartilha ou car sharing o esquema de utilização de um automóvel, com serviços conexos, pelo qual os aderentes, mediante uma cotização, podem dispor de um automóvel sem condutor para percursos ou períodos limitados, suportando apenas os custos correspondentes à utilização efetiva que realizem”⁹⁶.

No entanto, além da figura do car sharing, outras são passíveis de serem indicadas, como sendo, o **car pooling**. Por car pooling, entende-se “uma pessoa acorda conduzir o seu próprio automóvel, transportando vizinhos ou conhecidos, num esquema rotativo”⁹⁷. Trata-se de uma nova forma de mobilidade que tanto pode ter lugar nas viagens mais “domésticas” (casa-trabalho, casa-escola), como nas viagens de longa duração entre cidades.

À semelhança do exposto para o car sharing, também em relação ao car pooling é possível avançar com uma panóplia de vantagens. Entre as múltiplas vantagens que esta forma de locomoção tende a propiciar, torna-se desde logo, possível invocar a sustentabilidade ambiental. Os últimos anos têm sido pautados por uma sensibilização para a mudança, mudança esta que urge nos dias de hoje. As questões de sustentabilidade ambiental estão na ordem do dia e é nesse sentido que assistimos a uma mudança de mentalidades, sobretudo com as gerações mais novas. Façamos o seguinte raciocínio prático: Se um veículo dispõe de determinado número de lugares disponíveis (tomemos como exemplo, os veículos de passageiros que, em regra, apresentam 5 lugares) e se determinado conjunto de pessoas se

⁹⁶ Cfr. António Menezes Cordeiro, “Do regime Jurídico da autopartilha (car Sharing)”, ob. cit., p. 477.

⁹⁷ Cfr. António Menezes Cordeiro, “Do regime Jurídico da autopartilha (car Sharing)”, ob. cit., p. 477.

prepara para partir do mesmo ponto e chegar ao mesmo destino, porque razão haveria de um veículo ser movido com apenas um passageiro, quando esse mesmo veículo poderia ir todo composto? Ora, é esta a ideia de fundo desta nova forma de mobilidade. Mas a panóplia de vantagens não fica resumida a estas questões. Outras vantagens são passíveis de serem invocadas, como sendo a poupança de dinheiro, uma vez que os custos em combustível, estacionamento e portagens poderão ser partilhados entre os utilizadores do veículo automóvel; verifica-se ainda uma diminuição do congestionamento rodoviário em virtude da menor quantidade de veículos automóveis em circulação e um aumento do número de estacionamentos disponíveis; ainda na ótica da proteção do meio ambiente, torna-se possível invocar a redução dos gases com efeito de estufa e da emissão de poluentes; permite tornar as viagens menos solitárias, em virtude da presença de outros passageiros no automóvel; estabelecer contacto com outras pessoas, promovendo deste modo a socialização; e por fim, e à semelhança do que se invocou para o car sharing, a utilização de uma viatura nestes moldes, torna a viagem mais cómoda, segura, em comparação com aquela que seria feita, se a mesma tivesse lugar ao abrigo de um transporte público⁹⁸.

Com um simples registo numa plataforma, site de car pooling, na qualidade de condutor ou passageiro é possível socorrer-se desta nova forma de locomoção. Uma vez efetuado o registo, e escolhido o perfil, basta no caso do condutor, inserir uma oferta de viagem, não esquecendo de indicar a origem, a data, hora, o preço por passageiro, nº de lugares disponíveis para aquela viagem e o destino, enquanto que no caso do passageiro, apenas se torna necessário procurar as ditas ofertas de viagem, dispondo da opção de filtrar as mesmas em função do preço, datas, horas, etc⁹⁹.

Note-se, no entanto, que este sistema sempre teve lugar. Quando o normal dos cidadãos combina com colegas de trabalho, ou outras pessoas, boleia para um determinado local, nada mais está a fazer senão colocar em ação esta forma alternativa de locomoção, ainda que noutros moldes, e sem se aperceber que o está a fazer.

No entanto, tal como as demais formas de transporte, também em relação ao car pooling, é possível identificar alguns óbices. Desde logo, parece-nos evidente que semelhante alternativa de transporte expõe em demasiado o condutor do automóvel, uma vez que este

⁹⁸ Controlauto, *como funciona o Car pooling*, disponível em: <https://controlauto.pt/seguranca-rodoviaria/educacao-rodoviaria/como-funciona-carpooling>.

⁹⁹ Controlauto, *como funciona o Car pooling*, disponível em: <https://controlauto.pt/seguranca-rodoviaria/educacao-rodoviaria/como-funciona-carpooling>.

pode partilhar o seu automóvel com pessoas desconhecidas. No entanto, entendemos que esta desvantagem pode ser facilmente ultrapassada, se previamente à realização da viagem, for efetuado um contacto entre os intervenientes, contacto este, no qual se poderia aproveitar para esclarecer os detalhes da viagem. Além disso, não nos parece de todo descabido que, previamente à realização da viagem, o condutor e proprietário do automóvel comunique a alguém que lhe é próximo o que se prepara para fazer, e em que termos, dando a conhecer desde logo o percurso que se prepara para efetuar.

Ao longo destes últimos anos, são inúmeras as empresas que têm por objeto a atividade de car pooling e que passaram pelo mercado português, como sendo a Blablacar, Deboleia, Boleia.net, Carpoolworld; Galpshare; Europe Carpooling (esta última permitia apanhar boleia de Portugal para outro país da Europa)¹⁰⁰.

A autopartilha é ainda passível de ser distinguida de outras formas de transporte de passageiros remunerado, como sendo o UBER, que opera igualmente por intermédio de plataforma eletrónica, ou os táxis.

O Regime jurídico da atividade de transporte individual e remunerado de passageiros em veículos descaracterizados a partir de plataforma eletrónica (TVDE) encontra-se regulado pela Lei 45/2018, de 10 de agosto.

À semelhança do que se sucede com o car sharing, “o início da atividade de operador de transporte em veículo descaracterizado a partir de plataforma eletrónica (TVDE), está sujeito a licenciamento do Instituto da Mobilidade e dos Transportes”¹⁰¹. Além disso, nos termos do artigo 5º nº1 o serviço de TVDE só pode ser contratado pelo utilizador mediante subscrição e reserva prévias efetuadas através de plataforma eletrónica, o que nos permite estabelecer desde já uma diferença em relação aos táxis, uma vez que os veículos que se encontram em regime de TVDE, encontram-se precludidos de recolher passageiros mediante solicitação no local (hailing), nos termos do artigo 5º nº3 Lei 45/2018, de 10 agosto. Relativamente aos veículos, incumbe referir que se entre estas duas modalidades (Uber e car sharing) existe uma semelhança quanto aos veículos, no sentido de apenas serem admitidos veículos de matrícula nacional, cumprindo no entanto, assinalar uma diferença quanto ao nº de anos: enquanto que no caso da UBER se impõe uma idade inferior a sete anos¹⁰², no âmbito da

¹⁰⁰ Ekonomista, Car Pooling em Portugal, disponível em <https://www.e-konomista.pt/carpooling/>.

¹⁰¹ Artigo 3º Lei 45/2018, de 10 de agosto.

¹⁰² Artigo 12º nº3 e 4 Lei 45/2018, de 10 de agosto.

atividade de car sharing, determina-se que os mesmos não tenham mais do que cinco anos contados a partir da primeira matrícula, salvo as devidas exceções consagradas na lei. Outra semelhança que se verifica em relação a estas duas modalidades de locomoção prende-se com a presença de um dístico: no caso da atividade de TVDE, os veículos circulam sem qualquer identificação do tipo de serviço que se encontram a prestar, apenas dispondo de um dístico¹⁰³, situação que se sucede igualmente no âmbito do car sharing, nos termos do artigo 6º nº5 DL 47/2018 de 20 de junho.

Embora não existente em Portugal, a Uber apresenta ainda uma outra modalidade em muito semelhante ao car pooling, o Uberpool. No fundo, ao abrigo desta modalidade, as pessoas que se preparam para se deslocar para o mesmo destino têm a oportunidade de dividir a viagem com outras pessoas, bem como o seu custo. E as vantagens acabam por ser quase, senão mesmo idênticas às identificadas no âmbito do car pooling: contribui para o meio ambiente, uma vez que serão menos carros a circular nas estradas, nas cidades, diminuído desta forma a emissão de gases; sai mais barato para os passageiros que dividem os custos das viagens; também do ponto de vista do motorista, incumbe assinalar a existência de determinadas vantagens, atendendo que este pode aceitar mais do que uma viagem ao mesmo tempo, economizando deste modo tempo e dinheiro. O acesso a esta modalidade em nada é complicado: basta na aplicação da Uber seleccionar a opção pool, o local de destino, quantos lugares pretende e aguardar a aceitação por um motorista¹⁰⁴.

Por último, não poderíamos terminar este tópico, sem antes fazer uma alusão ao regime de rent-a-car, uma vez que ambas as atividades se encontram reguladas no mesmo diploma.

Conforme referido supra, o regime de rent-a-car encontra-se regulado no DL 47/2018, de 20 de junho e consiste numa atividade de aluguer de veículo sem condutor. O seu contrato deve ser reduzido a escrito e assinado por ambas as partes (conforme dispõe o artigo 9º), o que por si só, constitui uma diferença em relação ao contrato de sharing, uma vez que este apenas

Conforme referido supra, esta exigência concernente à idade dos veículos está patente, tanto no rent-a-car/car sharing, como no TVDE. Entendemos se tratar de uma medida de particular relevância, especialmente no que concerne à segurança dos passageiros, uma vez que, quanto mais recente o veículo, menor a probabilidade de ocorrerem problemas no mesmo (ainda que não se trate de uma garantia absoluta). Afigurando-se como uma medida de especial importância, não seria de excluir a sua inclusão, por exemplo, no âmbito dos transportes públicos, uma vez que, nos dias de hoje ainda é uma realidade a circulação de veículos que não oferecem grandes condições de segurança, que apresentam um elevado grau de desgaste. Fica por isso, a sugestão de inclusão de semelhante exigência no âmbito do diploma que regula os transportes públicos.

¹⁰³ Artigo 12º nº7 Lei 45/2018, de 10 agosto.

¹⁰⁴ Uber blog, disponível em <https://www.uber.com/pt-BR/blog/sao-paulo/sp-seu-uberpool-esta-chegando/>.

prevê que a sua celebração, preferencialmente em suporte eletrónico (artigo 9º-A). Ademais, note-se que para acesso à atividade, impõe-se no âmbito do contrato de rent-a-car, a necessidade de dispor, de um estabelecimento fixo para atendimento ao público, recolha e entrega das viaturas (artigo 4º nº1 al. c) etc, formalidade que não se verifica no âmbito do contrato de sharing, uma vez que a interação é exclusivamente efetuada por meios tecnológicos, sendo as viaturas recolhidas no local onde foram deixadas pelo anterior utilizador.

Pese embora já se fosse referindo alguns aspetos previstos no diploma para a atividade de rent-a-car, importa no entanto, referir que o diploma prevê 4 capítulos, sendo o primeiro dedicado ao acesso à atividade e os seus requisitos (artigos 1º a 5º), o segundo ao exercício da atividade (artigos 6º a 8), o terceiro ao contrato de aluguer de rent-a-car (artigos 9º a 15) e por fim, um capítulo dedicado à fiscalização e regime sancionatório (artigo 16º e ss).

Direitos e deveres das partes

Ao longo de todo o diploma onde se regula a atividade de sharing, é possível encontrar um conjunto de direitos e deveres, tanto do locador, como do locatário. E se em relação ao locador, subsiste um preceito normativo para o efeito, o mesmo já não se verifica em relação ao locatário.

Em todo o caso, nesta abordagem, faremos num primeiro momento, referência ao preceito que impõe determinados deveres ao locador, e posteriormente a título ilustrativo, faremos referência aos vários direitos e deveres que o diploma reserva a ambos os intervenientes contratuais.

Assim sendo, incumbe desde logo, aludir ao disposto no artigo 12º nº1, nos termos do qual: “O locador assegura de forma gratuita, a prestação de um serviço de assistência ao locatário, disponível 24 horas por dia, para comunicação de situações anómalas que se verifiquem durante a execução do contrato” e nº3 “No momento da entrega do veículo, na data fixada no contrato, no caso de rent-a-car, ou no término de utilização do serviço de sharing, o locador entrega ao locatário, documento comprovativo de que o veículo foi entregue pelo locatário e aceite pelo locador, o qual pode ser também enviado em suporte eletrónico”¹⁰⁵.

¹⁰⁵ Artigo 12º nº1 e 3 DL 47/2018, de 20 de junho.

Note-se, porém, que os deveres do locador não se esgotam neste preceito, sendo possível, a título ilustrativo, invocar outros deveres, como sendo, fornecer no ato da reserva determinadas informações (artigo 11º-A), sem prejuízo das demais previstas no artigo 9º-A, a obrigatoriedade de entrega dos documentos que devem acompanhar o veículo (artigo 15º).

Não deixa porém, de ser curioso que aquilo que é invocado como sendo um dever de um dos intervenientes contratuais, possa ser igualmente um direito do outro interveniente, sendo os deveres do locador referidos supra apenas um exemplo entre muitos outros, como sendo o disposto no artigo 12º nº3 que consagra que em caso de incumprimento da reserva por motivo imputável ao locador, sobre ele impende um dever de devolver, no prazo máximo de 15 dias, o montante pago pelo locatário no momento da reserva, e o disposto no artigo 15º nº3 onde se estatui que o locador será responsável pelas infrações decorrentes da não exibição dos documentos pelo locatário. Além destes, podem ainda invocar-se as típicas obrigações que se verificam no âmbito de uma relação de locação, tanto para o locador, como para o locatário, e que vão no mesmo sentido que o exposto supra, como sendo a obrigação a cargo do locatário de não trocar peças e quaisquer componentes e/ou acessórios do veículo, proceder ao pagamento de multas, coimas e todas e quaisquer infrações inerentes à utilização e condução do veículo (simultaneamente dever do locatário e direito do locador) e a obrigação a cargo do locador de permitir o uso e gozo pacífico do veículo automóvel pelo locatário, durante a vigência do contrato.

A Responsabilidade:

Responsabilidade em caso de infrações

Prevê nesta matéria o artigo 19º do DL 47/2018, de 20 de junho que o locador será responsável pelas infrações que se traduzam num claro desrespeito pelo disposto no presente diploma. No entanto, este preceito é alvo de duas ressalvas: numa primeira ressalva, salvaguarda-se a posição do locador e conseqüentemente responsabiliza-se o locatário pelas infrações decorrentes da não exibição dos documentos que devem acompanhar o veículo (nº4 artigo 15º); num segundo momento, responsabiliza-se igualmente o locatário pela infração constante da alínea j) do nº3 artigo 18º, onde se estatui sanção em coima no caso de pessoas singulares ou coletivas procederem à celebração de um contrato adicional em violação do disposto no artigo 13º, que estatui: “Na atividade de rent-a-car, pode ser

celebrado um contrato adicional de aluguer do veículo de passageiros sem condutor tendo por objeto exclusivo a sua condução, a qual só pode ser exercida por pessoas contratadas pelo locador, considerando-se este serviço prestado pelo próprio locador”.

Plataformas digitais

“As plataformas digitais são comumente definidas como um sistema de comunicação que permite a conexão entre diversas pessoas. Numa outra aceção, elas são vistas como modelos de negócios que permitem a ligação entre fornecedores de bens e prestadores de serviços e consumidores, funcionando com recurso a tecnologia da comunicação”¹⁰⁶.

Não obstante a existência de diversos tipos de plataformas digitais, como sendo, plataformas de compras, plataformas de partilha de conteúdos, plataformas de serviços e as redes sociais, a verdade é que entre as mesmas intercede um denominador comum: a responsabilidade civil, pese embora os problemas jurídicos que possam subsistir, e as soluções a conferir aos mesmos, não sejam necessariamente idênticas,¹⁰⁷, uma vez que, “Cada plataforma tem o seu próprio modelo de negócio, suscitando problemas distintos”¹⁰⁸. “Na verdade, de uma forma abrangente, as plataformas digitais devem ser entendidas como domínios virtuais que possibilitam a aproximação entre sujeitos, de modo a viabilizar a troca de informações, de bens ou de serviços. Mas, se há um denominador comum entre todas elas, o problema da responsabilidade civil não pode ser encarado de uma forma monolítica”¹⁰⁹.

À semelhança do que se tem vindo a apontar em relação ao car sharing, também em matéria de plataformas digitais torna-se possível identificar uma panóplia de vantagens que vão desde a redução de custos, a uma maior comodidade, não esquecendo que permitem o

¹⁰⁶ Ana Mafalda Castanheira Neves Miranda Barbosa, “Responsabilidade civil das Plataformas Digitais”, *Revista de Direito da Responsabilidade*, (Ano 4- 2022), p.791 - Esta noção é no entender da autora restrita às plataformas de compras e serviços, excluindo as demais referidas supra.

¹⁰⁷Ana Mafalda Castanheira Neves Miranda Barbosa, “Responsabilidade civil das Plataformas Digitais”, ob. cit., p.791.

¹⁰⁸ Neste sentido, segundo João E. Gata, “para aferir até que ponto os direitos do consumidor são garantidos, ter-se-á que conhecer o funcionamento de cada plataforma, já que as garantias dadas por uma plataforma poderão não ser idênticas às de outra plataforma, similarmemente ao que sucede no comércio eletrónico em geral” - João. E Gata, “A Economia de Partilha”, ob. cit., p. 207 & Jorge Morais Carvalho, *Manual de Direito do Consumidor*, Almedina, 7º edição, Coimbra, fevereiro 2020, p. 65.

¹⁰⁹ Ana Mafalda Castanheira Neves Miranda Barbosa, “Responsabilidade civil das Plataformas Digitais”, ob. cit., p.792.

alargamento do público alvo. No entanto, e porque nem sempre tudo corre conforme esperado, existem determinados óbices que são passíveis de ser apontados, constituindo as pretensões indemnizatórias exemplo disso.

A responsabilidade das plataformas digitais

Conforme referido no I capítulo, a propósito da economia colaborativa, são três as categorias de intervenientes que são passíveis de serem identificados: os prestadores de serviços, os utilizadores e os intermediários. Esta classificação não é, porém, estanque, uma vez que é possível que se verifique uma coincidência/sobreposição de intervenientes. Assim sendo, e uma vez que estamos a abordar a responsabilidade das plataformas digitais, importa apurar em que termos a plataforma será responsabilizada, numa e noutra situação, ou seja, procura-se apurar a responsabilidade das plataformas nos casos em que se verifica a presença de três intervenientes, e nos casos em que a plataforma e a empresa fornecedora de veículos são a mesma entidade¹¹⁰.

Partindo dos casos em que não se verifica a coincidência referida supra, e portanto a plataforma assuma a qualidade de prestador intermediário de serviço, importa referir que nos termos do artigo 4º nº5 do DL 07/2004, de 07 de janeiro que transpõe a diretiva relativa ao comércio eletrónico (Diretiva 2000/31/CE), por prestadores de serviços intermediários pode entender-se, como sendo aqueles que “prestam serviços técnicos para o acesso, disponibilização e utilização de informações ou serviços em linha, independentes da geração da própria informação ou serviço”.

Assim, e uma vez que as regras em matéria de responsabilidade (contratual e extracontratual) se encontram plasmadas nas legislações de cada Estado-Membro, impõe-se referir que, “por força da legislação da UE, os Estados-Membros não podem impor às plataformas

¹¹⁰ Note-se ainda que “O direito europeu do consumidor é aplicável a qualquer plataforma colaborativa suscetível de ser classificada como «profissional» que prossegue «práticas comerciais» face aos consumidores. Os prestadores de serviços subjacentes podem igualmente ser considerados profissionais quando atuam «no âmbito da sua atividade comercial, industrial, artesanal ou profissional».” - ¹¹⁰ Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, Comité Económico e Social e Comité das Regiões, Uma Agenda Europeia para a Economia Colaborativa, COM (2016) 356 final, Bruxelas, 2016 p. 10.

“Tal suscita a questão central de saber em que condições, numa prestação de serviços entre pares, o prestador do serviço subjacente pode ser considerado como profissional.” “No contexto da economia colaborativa são importantes os fatores a seguir indicados: a) Frequência dos serviços; b) Fins lucrativos; c) Volume dos Negócios.” - Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, Comité Económico e Social e Comité das Regiões, Uma Agenda Europeia para a Economia Colaborativa, COM (2016) 356 final, Bruxelas, 2016 p. 10 e 11.

colaborativas, na medida em que albergam informações, uma obrigação geral de vigilância ou busca ativa de factos ou circunstâncias que indiciem ilicitudes”¹¹¹.

Todavia, não significa isto que sobre as plataformas não impendam determinados deveres. A este propósito, veja-se o disposto no artigo 13º DL nº7/2004, de 07 de janeiro, nos termos do qual, “cabe aos prestadores intermediários de serviços, a obrigação para com as entidades competentes: a) de informar de imediato as autoridades competentes quando tiverem conhecimento de atividades ilícitas que se desenvolvam por via dos serviços que prestam; b) De satisfazer os pedidos de identificar os destinatários dos serviços com quem tenham acordos de armazenagem; c) De cumprir prontamente as determinações destinadas a prevenir ou pôr termo a uma infração, nomeadamente no sentido de remover ou impossibilitar o acesso a uma informação; d) De fornecer listas de titulares de sítios que alberguem, quando lhes for pedido.

Aqui chegados, e numa tentativa de aproximação à matéria da responsabilidade, importa fazer referência a três tipos de atividades ou serviços que são suscetíveis de serem desenvolvidos pelos prestadores intermediários de serviços: simples transporte, armazenagem temporária e armazenagem principal¹¹².

Deste modo, nos termos do artigo 14º “O prestador intermediário de serviços que prossiga apenas a atividade de transmissão de informações em rede, ou de facultar o acesso a uma rede de comunicações, sem estar na origem da transmissão nem ter intervenção no conteúdo das mensagens transmitidas nem na seleção destas ou dos destinatários, é isento de toda a responsabilidade pelas informações transmitidas”, sendo que nos termos do nº2 “A irresponsabilidade mantém-se ainda que o prestador realize a armazenagem meramente tecnológica das informações no decurso do processo de transmissão, exclusivamente para as finalidades de transmissão e durante o tempo necessário para esta”.

Relativamente à hipótese de armazenagem intermediária, prevê o artigo 15º que “O prestador intermediário de serviços de transmissão de comunicações em rede que não tenha intervenção no conteúdo das mensagens transmitidas nem na seleção destas ou dos destinatários e respeite as condições de acesso à informação, é isento de toda a

¹¹¹ Artigo 15º nº1, da Diretiva relativa ao comércio eletrónico.

Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, Comité Económico e Social e Comité das Regiões, Uma Agenda Europeia para a Economia Colaborativa, COM (2016) 356 final, Bruxelas, 2016 p. 8.

¹¹² Ana Mafalda Castanheira Neves Miranda Barbosa, “Responsabilidade civil das Plataformas Digitais”, ob. cit., p.802 e 803.

responsabilidade pela armazenagem temporária e automática, exclusivamente para tornar mais eficaz e económica a transmissão posterior a nova solicitação de destinatários do serviço”. No entanto, nos termos do nº2 deste preceito, esta regra da irresponsabilidade será excluída se não forem cumpridas as regras usuais do setor “a) Na atualização da informação; b) No uso da tecnologia, aproveitando-a para obter dados sobre a utilização da informação”. Note-se ainda que, prevê o nº3 que “As regras comuns passam também a ser aplicáveis se chegar ao conhecimento do prestador que a informação foi retirada da fonte originária ou o acesso tornado impossível ou ainda que um tribunal ou entidade administrativa com competência sobre o prestador que está na origem da informação, ordenou essa remoção ou impossibilidade de acesso com exequibilidade imediata e o prestador não a retirar ou impossibilitar imediatamente o acesso”.

Por último, em relação ao serviço de armazenagem principal, prevê o artigo 16º nº1 que “O prestador intermediário do serviço de armazenagem em servidor só é responsável, nos termos comuns, pela informação que armazena se tiver conhecimento de atividade ou informação cuja ilicitude for manifesta e não retirar ou impossibilitar logo o acesso a essa informação”, sendo que nos termos do artigo 16º nº2 prevê-se que “Há responsabilidade civil sempre que, perante as circunstâncias que conhece, o prestador do serviço tenha ou deva ter consciência do carácter ilícito da informação.” Além disso, note-se no nº3 deste preceito se determina que as regras de responsabilidade civil deverão ser aplicadas “sempre que o destinatário do serviço atuar subordinado ao prestador ou for por ele controlado”.

Assim sendo, parece ser possível referir que a regra será a da irresponsabilidade dos prestadores intermediários de serviços. “Entende-se que assim seja, sempre que os serviços prestados assumam uma natureza meramente técnica, não tendo qualquer intervenção no conteúdo das informações que são divulgadas por seu intermédio. Isso mesmo é afirmado pelo Supremo Tribunal de Justiça, no Acórdão de 10 de dezembro de 2020¹¹³.

¹¹³Ana Mafalda Castanheira Neves Miranda Barbosa, “Responsabilidade civil das Plataformas Digitais”, ob. cit., p.803.

Neste acórdão estava em causa a utilização sem prévia autorização no sítio da Internet do demandado de sinais distintivos do demandante, tendo a opção deste tribunal recaído pela absolvição do réu, uma vez que foi entendimento deste tribunal que o demandado assume a qualidade de prestador intermédio de serviços, sendo que “os serviços que presta são de ordem meramente técnica” e que “qualquer intervenção nos conteúdos da informação ou serviço, que eram da exclusiva responsabilidade do cliente.”- Cfr. Acórdão do STJ, 10.12.2020, processo nº 44/18.6YHLSB.L1.S2, sendo o seu relator: Ferreira Lopes.

Desta posição assumida pelo STJ, discorda Sofia Lopes Godinho que “considera ser estranha a ausência de referência à jurisprudência do Tribunal de Justiça da União Europeia e à densificação da noção de conhecimento a que somos encaminhados pelo artigo 16º DL nº7/2004”- Sofia Lopes GODINHO, “Responsabilidade das plataformas digitais pela segurança dos consumidores – a propósito do Ac. do STJ, de

Já no âmbito do car sharing, frequentemente se verifica que a plataforma não assume a qualidade de prestador intermediário de serviços, o que nos permite deste modo, afastar a regra da irresponsabilidade característica dos prestadores intermediários de serviços, conforme referido supra.

Assim sendo, não se tratando de uma hipótese de irresponsabilidade, importa atender à circunstância de não se tratar igualmente de um contrato que integre o âmbito do DL 84/2021, de 18 de outubro. O DL 84/2021, de 18 de outubro regula a compra e venda de bens, conteúdos e serviços digitais, transpondo as Diretivas europeias 2019/771 e 2019/770, alterando o DL 67/2003, de 08 de abril. Neste diploma, prevê-se no artigo 3º o âmbito de aplicação, e no artigo 4º as exclusões.

Deste modo, “Tratando-se de contratos excluídos do âmbito de relevância do diploma citado, nos termos do seu artigo 3º, ou simplesmente nele não incluídos (v.g. os contratos de prestação de serviços que não envolvam conteúdos digitais¹¹⁴), é ainda possível afirmar a responsabilidade contratual do titular da plataforma, mesmo que a desconformidade da coisa ou o seu defeito sejam determinadas pelo comportamento do terceiro, que efetivamente fornece o bem ou presta o serviço, nos termos do artigo 800º CC, sempre que ela seja parte no contrato celebrado com o consumidor final. Os termos da responsabilidade serão, contudo, e obviamente, diversos dos que resultariam da disciplina do DL nº84/2021”¹¹⁵, isto porque o DL 84/2021 prevê que o profissional será responsável pela falta de conformidade do bem que se manifeste no prazo de três anos e que se “se considera existente à data da entrega do bem se manifestada durante os primeiros dois”¹¹⁶. Consoante se trate de um bem com elementos digitais incorporados ou um fornecimento contínuo de conteúdos ou serviços digitais, foram ainda estipulados prazos distintos em matéria de responsabilidade.

10/12/2020”, Nova Consumer Lab, 2021, <https://novaconsumerlab.novalaw.unl.pt/a-responsabilidade-das-plataformas-digitais-pela-seguranca-dos-consumidores-a-proposito-de-ac-do-stj-de-10-12-2020> e Ana Mafalda Castanheira Neves Miranda Barbosa, “Responsabilidade civil das Plataformas Digitais”, ob. cit., p.803.

¹¹⁴ Aqui devem incluir-se os jogos de fortuna e azar, os contratos de transporte, serviços de saúde, financeiros. Cfr. Ana Mafalda Castanheira Neves Miranda Barbosa, “Responsabilidade civil das Plataformas Digitais”, ob. cit., p.797.

“A este propósito, cf. a decisão do TJUE 24-12-2017, Proc. C-434/15, Elit Taxi c. Uber Systems Spain, no qual se considerou que o serviço de intermediação como o prestado pela Uber, que estabelece, por meio de uma aplicação digital, a ligação entre motoristas não profissionais que usam o seu próprio veículo e pessoas que pretendem deslocar-se de carro, deve ser considerado um serviço de transporte e não um serviço digital, apesar de a contratação ocorrer por essa via”.

¹¹⁵Ana Mafalda Castanheira Neves Miranda Barbosa, “Responsabilidade civil das Plataformas Digitais”, ob. cit., p.797.

¹¹⁶ DL 84/2021, de 20 de junho.

Regulamento Serviços Digitais

Entrou em vigor, no passado dia 16 de novembro de 2022, um novo Regulamento sobre os Serviços Digitais na UE.

“Partindo dos princípios subjacentes à Diretiva do Comércio Eletrónico de 2000, reconhecida como base da economia digital, o Regulamento dos Serviços Digitais introduz novas regras sobre as responsabilidades e obrigações das plataformas em linha. As novas regras são harmonizadas e proporcionadas, promovem a inovação, o crescimento, e a competitividade, com atenção particular à expansão das plataformas de menor dimensão, incluindo PME e start-ups. As responsabilidades e obrigações previstas estão alinhadas com os valores europeus e colocam os cidadãos e os consumidores no centro das preocupações, procurando assim, um ambiente em linha mais seguro, mais fiável e mais previsível, garantido que o que é ilegal no ambiente fora de linha o seja também em linha”¹¹⁷.

E são múltiplos os objetivos que se pretendem alcançar com esta regulamentação, quer para os cidadãos, quer para os prestadores de serviços digitais e utilizadores profissionais., quer para a sociedade em geral. Do ponto de vista dos cidadãos, torna-se possível invocar “melhor proteção dos direitos fundamentais; maior escolha e preços mais baixos e menor exposição a conteúdos ilegais¹¹⁸”; já do ponto de vista dos prestadores de serviços digitais pode invocar-se “segurança jurídica; harmonização das regras¹¹⁹”; quanto aos utilizadores profissionais, invoque-se “maior escolha e preços mais baixos; melhor acesso aos mercados da UE através de plataformas; e condições de concorrência equitativas que excluem os fornecedores de conteúdos ilegais¹²⁰”; por último, para a sociedade, torna-se possível aludir ao “maior controlo democrático e melhor supervisão das plataformas

¹¹⁷ Económicas, Direção Geral das Atividades, *Entrada em vigor do Regulamento dos Serviços Digitais da UE*, disponível em <https://www.dgae.gov.pt/comunicacao/destaques/entrada-em-vigor-do-regulamento-dos-servicos-digitais-da-ue.aspx>.

¹¹⁸ Europeia, Comissão, *Regulamento Serviços Digitais: garantir um ambiente em linha seguro e responsável*, disponível em https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/europe-fit-digital-age/digital-services-act-ensuring-safe-and-accountable-online-environment_pt.

¹¹⁹ Europeia, Comissão, *Regulamento Serviços Digitais: garantir um ambiente em linha seguro e responsável*, disponível em https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/europe-fit-digital-age/digital-services-act-ensuring-safe-and-accountable-online-environment_pt.

¹²⁰ Europeia, Comissão, *Regulamento Serviços Digitais: garantir um ambiente em linha seguro e responsável*, disponível em https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/europe-fit-digital-age/digital-services-act-ensuring-safe-and-accountable-online-environment_pt.

sistémicas; atenuação dos riscos sistémicos, tais como a manipulação ou a desinformação”¹²¹.

Entre os objetivos que se pretendem atingir com este regulamento, destacam-se: **“medidas para combater os bens, serviços ou conteúdos ilegais em linha**, tal como um mecanismo que permita aos utilizadores sinalizar esses conteúdos e às plataformas colaborarem com «sinalizadores de confiança; **novas obrigações em matéria de rastreabilidade dos utilizadores empresariais** nos mercados em linha, a fim de ajudar a identificar os vendedores de bens ilegais, ou esforços razoáveis dos mercados em linha para verificar aleatoriamente se os produtos ou serviços foram identificados como ilegais em qualquer base de dados oficial; **garantias eficazes para os utilizadores**, incluindo a possibilidade de contestar as decisões em matéria de moderação de conteúdos adotadas pelas plataformas; **proibição de determinados tipos de anúncios específicos nas plataformas em linha** (quando se dirigem a crianças ou quando utilizam categorias especiais de dados pessoais, como a etnia, as opiniões políticas, a orientação sexual); **medidas de transparência para as plataformas em linha** no que respeita a diversos aspetos, incluindo os algoritmos utilizados para as recomendações; **disposições que obrigam as plataformas de muito grande dimensão** e os motores de pesquisa de muito grande dimensão a prevenir a utilização abusiva dos respetivos sistemas, graças à adoção de medidas baseadas nos riscos e à realização de auditorias independentes dos respetivos sistemas de gestão dos riscos; **possibilidade de acesso, por parte dos investigadores**, aos dados essenciais das maiores plataformas e dos maiores motores de busca, a fim de compreender como os riscos em linha evoluem; e por último a **criação de uma estrutura de supervisão que permita fazer face à complexidade do espaço em linha**: os Estados-Membros desempenharão um papel central neste contexto e serão assistidos por um novo Comité Europeu dos Serviços Digitais; no caso das plataformas de muito grande dimensão, a Comissão garantirá a supervisão e a aplicação das regras.

¹²¹ Europeia, Comissão, *Regulamento Serviços Digitais: garantir um ambiente em linha seguro e responsável*, disponível em https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/europe-fit-digital-age/digital-services-act-ensuring-safe-and-accountable-online-environment_pt .

Conclusão

“A crescente digitalização da sociedade e da economia potenciou a expansão do modelo de organização empresarial de economia colaborativa”¹²². Trata-se de um fenómeno em rápida ascensão e que potenciou e continuará a potenciar novas oportunidades a nível negocial, mas não só.

E é precisamente neste contexto que surge o car sharing. O Car sharing assume-se como uma nova alternativa face às formas de locomoção existentes, proporcionando ao consumidor uma panóplia de vantagens face aos demais meios de transporte existentes. Com um simples auxílio de uma plataforma eletrónica, passou a ser possível ao consumidor deslocar-se de um local para o outro, sem que para o efeito tivesse que adquirir uma viatura, ou aguardar a chegada de um outro meio de transporte, visto que ao abrigo desta nova forma de mobilidade, é o próprio utilizador que escolhe a viatura a partir de um mapa no qual estão identificados os veículos disponíveis.

Inicialmente fora do âmbito de aplicação do DL 181/2012, de agosto, ao abrigo do artigo 1º nº3 que estabelecia o objeto do presente DI, esta forma de partilha de veículos foi ganhando força, ao ponto de em 2018, passar a constar do âmbito de aplicação do DL 47/2018, de 20 de julho, diploma no qual se passou a regular as situações que não obstante se inserirem no âmbito do contrato de aluguer, não correspondiam à tipologia que se pretendia alcançar por intermédio do rent-a-car.

É um facto notório que ao dia de hoje, subsistem inúmeros meios de à disposição do consumidor, como sendo, os transportes públicos, o sharing nas suas múltiplas modalidades (ride sharing, bike sharing, car sharing, etc) Uber, táxis, car pooling, rent-a-car, etc. No entanto, cada um deles apresenta as suas próprias características, conforme referido supra, e é em função das mesmas, que o consumidor consegue obter a sua maior ou menor satisfação. É a Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT), a entidade responsável pela fiscalização e regulação da atividade de autopartilha (*Carsharing*). Entre as inúmeras tarefas que têm a seu cargo, denote-se a implementação e definição do quadro geral de políticas de regulação e de supervisão aplicáveis aos setores e atividades de infraestruturas e de transportes terrestres, fluviais e marítimos.

¹²²João Leal Amado e Teresa Coelho Moreira, “A UBER, O MOTORISTA E O CLIENTE: TRÊS OU QUATRO? A PROPÓSITO DE UMA DECISÃO DO SUPREMO COURT DO REINO UNIDO”, *Revista Internacional de Direito do Trabalho*, nº2, (Ano I- 2021), p. 377.

Conforme se referiu supra, para que a atividade de autopartilha possa ter lugar, afigura-se necessário a disponibilização de uma plataforma eletrónica. As plataformas eletrónicas, são um reflexo da crescente digitalização da sociedade aludida supra e vieram revolucionar de modo impressionante o modo como se vive em sociedade. Constituem sistemas de comunicação que irão permitir a conexão entre diferentes pessoas. Consoante o tipo de situação em apreço, a plataforma poderá ser ou não responsabilizada, sendo nisto sentido possível aludir à regra da irresponsabilidade, à responsabilidade nos termos do artigo 800º CC (quando a plataforma é parte contratual, responde pelos danos causados nos termos deste preceito legislativo), e à responsabilidade pela confiança.

Bibliografia Principal

- ✓ Amado, João Leal e Moreia Teresa Coelho, “A UBER, O MOTORISTA E O CLIENTE: TRÊS OU QUATRO? A PROPÓSITO DE UMA DECISÃO DO SUPREMO COURT DO REINO UNIDO”, *Revista Internacional de Direito do Trabalho*, nº2 (Ano I -2021), p. 377-406.
- ✓ Barbosa, Ana Mafalda Castanheira Neves Miranda, “Responsabilidade civil das Plataformas Digitais”, *Revista de Direito da Responsabilidade*, Gestlegal, (Ano 4-2022), p. 791-810.
- ✓ Carvalho, Joana Campos, “A Proteção do Consumidor na Sharing Economy”, *I congresso de Direito do Consumidor*, Almedina, Coimbra, 2016, p. 115-129.
- ✓ Carvalho, Jorge Morais, *Manual de Direito do Consumidor*, Almedina, Coimbra, 2020.
- ✓ Carvalho, Jorge Morais, “Sentenças Airbnb Ireland e Star Taxi App, Conceito de Serviço da Sociedade da Informação e Regulação de Plataformas Digitais”, *Revista de Direito Comercial*, (2021), p. 481-510.
- ✓ Cordeiro, António Menezes, “Do regime Jurídico da autopartilha (car Sharing)”, *Revista de Direito das Sociedades*, Número 3, (Ano X -2018), p. 449-493.
- ✓ Controlauto, como funciona o Car pooling, disponível em: <https://controlauto.pt/seguranca-rodoviaria/educacao-rodoviaria/como-funciona-carpooling>.
- ✓ *Construir o futuro digital da Europa* fornecido pela Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao conselho, ao Comité Económico e Social europeu e ao comité das regiões, Bruxelas, 2020, disponível em: IMMC.COM%282020%2967%20final.POR.xhtml.1_PT_ACT_part1_v2.docx (europa.eu).

- ✓ Dictionaries, Oxford, disponível em:
<http://www.oxforddictionaries.com/definition/english/sharing-economy?q=sharing+eco-nomy>.

- ✓ Económicas, Direção Geral das Atividades, *Entrada em vigor do Regulamento dos Serviços Digitais da UE*, disponível em
<https://www.dgae.gov.pt/comunicacao/destaques/entrada-em-vigor-do-regulamento-dos-servicos-digitais-da-ue.aspx>.

- ✓ Ekonomista, *Car Pooling em Portugal*, disponível em: <https://www.ekonomista.pt/carsharing/>.

- ✓ Europeia, Comissão, Regulamento Serviços Digitais: garantir um ambiente em linha seguro e responsável, disponível em https://commission.europa.eu/strategy-and-policy/priorities-2019-2024/europe-fit-digital-age/digital-services-act-ensuring-safe-and-accountable-online-environment_pt.

- ✓ Gabinete de Estratégia e Planeamento: Economia Colaborativa em Perspetiva, disponível em:
<http://www.gep.mtsss.gov.pt/documents/10182/80545/ecp.pdf/4706aaca-1746-4fe8-b17e-35ce0f223380>.

- ✓ João. E Gata, “A Economia de Partilha”, *Revista de Concorrência e Regulação*, nº26 abril/junho (2016), p. 193-214.

- ✓ I.P., Transportes, Instituto da Mobilidade, Aluguer de Veículos de Passageiros (Sharing), disponível em <https://www.imt-ip.pt/sites/IMTT/Portugues/TransportesRodoviaros/AluguerVeiculosSemCondutor/Sharing/Paginas/Sharing.aspx>.

- ✓ LISA GANSKY, *The Mesh*, 2º edição., Portfolio/ Pinguin, Nova Iorque, 2012.

- ✓ Lobo, Yure Sousa, “Economia colaborativa e destinos turísticos urbanos: análise da distribuição espacial da Airbnb em Curitiba”, *Revista Brasileira de pesquisa em turismo*, 14(3), (2020), p. 32-44.

- ✓ MORITZ LAND, Nutzen statt Kaufen/auswirkungen der sharing Economy auf die Automobilindustrie am Beispiel Car- Sharing (Usar en vez de comprar/Efeitos da economia partilhada na indústria automóvel com exemplo no car sharing).

- ✓ Negócios, Jornal, 2016, disponível em: https://www.jornaldenegocios.pt/empresas/transportes/detalhe/carristur_suspende_mob_carsharing_por_falta_de_procura.

- ✓ Passinhas, Sandra, “O problema das cláusulas contratuais gerais é o da usura em massa?”, *Revista de Direito Comercial*, (2018), P. 159-214.

- ✓ Pereira, Alexandre Libório Dias, “Comércio eletrónico e consumidor”, *Estudos de Direito do Consumidor*, nº6, (2004).

- ✓ Pinto, João Pedro Bailadeira, *Mobilidade Urbana: Alternativas à utilização do transporte particular nos centros urbanos*, Faculdade de Direito Universidade de Lisboa, 2020, p. 7.

- ✓ RACHEL BOTSMAN E ROO ROGERS, *what’s mine is yours*, 2011.

- ✓ Relatório sobre uma agenda europeia para a Economia Colaborativa disponível em: https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-8-2017-0195_PT.html.

- ✓ Relatório sobre as plataformas em linha e o mercado único digital, disponível em: https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/A-8-2017-0204_PT.html.

