

A CONCORRÊNCIA NA ERA DA ECONOMIA DO COMPARTILHAMENTO: EVIDÊNCIAS EMPÍRICAS¹

Guilherme Mendes Resende²

1. Introdução

A economia do compartilhamento pode ser definida como um modelo de negócio que busca dissociar a utilização de determinado bem ou serviço da sua aquisição. Tal fenômeno tem ganhado destaque nos últimos anos. Apesar de ser uma prática antiga, pois sempre foi possível alugar ou emprestar bens de consumo, o modelo vem ganhando força devido à introdução de plataformas tecnológicas que facilitam as interações entre os consumidores e os ofertantes. Segundo SCHOR (2017), as atividades da economia do compartilhamento se dividem basicamente em quatro categorias: (i) recirculação de bens (por exemplo, o *eBay* e sites de trocas gratuitas), (ii) uso mais intensivo de bens duráveis e outros ativos (por exemplo, *Airbnb* e *Uber*), (iii) troca de serviços (bancos de hora)³, e (iv) compartilhamento de ativos ou espaços de modo a possibilitar a produção, em vez do consumo (por exemplo, espaços de *co-working* ou escritórios comunitários).

Os casos de sucesso mais conhecidos são os das empresas *Uber* e a *Airbnb*. Entretanto, existem relativamente poucos estudos empíricos que analisam os efeitos da entrada das plataformas de transporte remunerado privado individual sobre o mercado incumbente (i.e. o mercado de táxi). Estudos como o de WALLSTEN (2015) avaliam os impactos concorrenciais da entrada da *Uber* nas cidades de Nova Iorque e Chicago. Entre algumas evidências, WALLSTEN (2015) mostram que a maior competição incentiva o aumento de qualidade (mensurado por meio do número de reclamações) por parte dos incumbentes (táxi), e assim, beneficia até os consumidores que não aderiram ao novo serviço (*Uber*). Entre outros aspectos socioeconômicos analisados, existem evidências de que a plataforma foi capaz de reduzir o congestionamento de vias públicas e emissões de dióxido de carbono em áreas urbanas dos Estados Unidos (LI; CAREY; ZHANG, 2016), modificar o uso do transporte público (NELSON; SADOWSKY, 2017; BABAR; BURTCH, 2017), promover o acesso ao serviço de transporte individual remunerado em dias chuvosos (BRODEUR; NIELD, 2016) e, por fim,

¹O presente artigo foi escrito a partir de meu estudo em co-autoria com Ricardo Carvalho de Andrade Lima publicado como Documento de Trabalho nº 1/2018 do DEE/CADE.

²Doutor em Economia pela London School of Economics (UK), Economista-chefe do Conselho Administrativo de Defesa da Concorrência/CADE e Professor do Mestrado em Economia do IDP.

³Segundo Schor (2017, p. 25-26), “[b]ancos de hora são sites de troca de base comunitária, sem fins lucrativos e multilaterais, nos quais os serviços são trocados com base no tempo gasto, de acordo com o princípio de que o tempo de cada membro tem o mesmo valor. Em comparação com outras plataformas, os bancos de hora não cresceram rapidamente, em parte por causa da natureza exigente de manter uma relação de troca igual. Há também uma série de serviços de troca monetária, como o *TaskRabbit* e o *Zaarly*, que conecta usuários que precisam de tarefas feitas com pessoas que as fazem, apesar desses serviços também terem encontrado problemas de expansão”.

afetar o número de acidentes fatais de trânsito relacionados à ingestão de bebidas alcoólicas (BRAZIL; KIRK, 2016; DILLS; MULHOLLAND, 2017).

Ainda há muito que se investigar sobre os reais efeitos das diversas plataformas na economia e o futuro de tais modelos de negócios. A próxima seção resume algumas evidências empíricas dos impactos concorrenciais no mercado de transporte individual de passageiros após a entrada da Uber.

2. Evidência empírica: Concorrência no mercado de aplicativos de táxi e do tipo Uber

O Departamento de Estudos Econômicos (DEE) do Cade publicou um estudo de minha co-autoria (RESENDE e LIMA, 2018) que avalia os impactos concorrenciais da entrada da Uber sobre o mercado incumbente de aplicativos de táxi (Easy e 99 foram as empresas observadas) entre 2014 e 2016. RESENDE e LIMA (2018) analisam se a entrada do aplicativo Uber afetou o número de corridas e o valor médio das corridas de aplicativos de táxi. Este foi o primeiro estudo realizado que considera dados de após mais de dois anos da entrada da Uber no Brasil. A partir das análises realizadas, foi possível captar melhor os efeitos concorrenciais de tal aplicativo sobre o mercado de táxi.

Vale destacar que, estudos anteriores (ESTEVES, 2015; OLIVEIRA E MACHADO, 2017)⁴ chegavam à conclusão de que a Uber não impactava os táxis. Tal evidência se dissociava dos protestos dos taxistas observados na maioria das cidades onde ocorreu a entrada da Uber e de aplicativos similares (por exemplo, a Cabify). Uma hipótese para a inexistência de efeitos no mercado de táxi, poderia ser que tais estudos tivessem utilizado um período pós entrada demasiado curto para observar algum efeito.

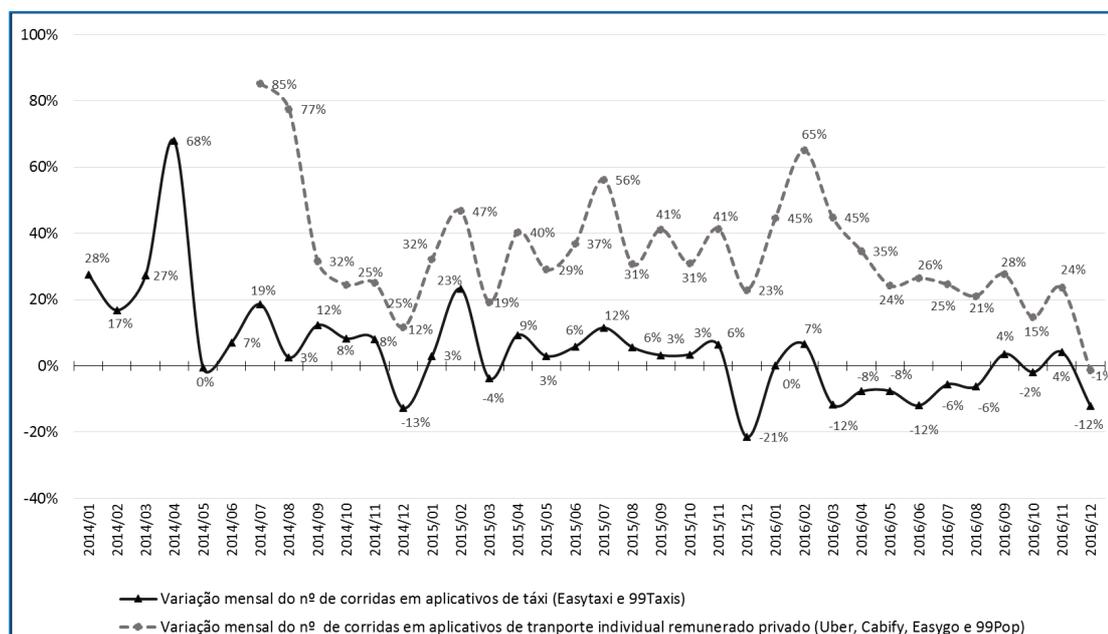
Por sua vez, RESENDE e LIMA (2018) jogam luz sobre essa discussão. Utilizando dados municipais e com periodicidade mensal de janeiro de 2014 a dezembro de 2018, descreve uma dinâmica de crescente rivalidade ao longo do tempo entre os dois tipos de aplicativos (táxis e Uber), em que a entrada da Uber provocou queda no número de corridas de táxi, reações dos táxis via reduções de preços por meio de descontos e, finalmente, recuperação do número de corridas dos aplicativos de táxi.

Inicialmente, de forma descritiva, o Gráfico 1 mostra a variação mensal do número de corridas pelos dois tipos de transporte individual de passageiros (*EasyTaxi, 99Taxis vs. Uber, Cabify, Easygo e 99Pop*). Uma primeira observação é que as taxas de crescimento do número de corridas das empresas de transporte privado apresentaram taxas de crescimento sempre superiores ao crescimento do número de corridas dos aplicativos de táxi. Ao se analisar todo o período, de janeiro de 2014 a dezembro de 2016, o crescimento mensal médio⁵ das corridas de táxi foi de 5%, enquanto o crescimento mensal médio das corridas em plataformas de transporte remunerado privado individual, a partir da entrada da *Uber*, foi de 34%.

⁴ Esteves (2015) indica que o número de corridas de aplicativos de táxi não foi imediatamente afetado pela entrada da Uber nas cidades de São Paulo, Belo Horizonte, Brasília e Rio de Janeiro. Oliveira e Machado (2017) mostraram que o surgimento da plataforma Uber não alterou o rendimento por hora dos motoristas de táxi.

⁵ Média aritmética simples das taxas de variação mensal.

Gráfico 1 - Variação mensal do nº de corridas (aplicativos de táxi vs. aplicativos de transporte remunerado privado individual)



Fonte: RESENDE e LIMA (2018).

Por meio de regressões econométricas, RESENDE e LIMA (2018) comparam os resultados dos efeitos da entrada recente (menos de um ano nas capitais das regiões Norte e Nordeste) da *Uber* vis-à-vis entradas que se iniciaram há mais de dois anos (capitais do Sul, Sudeste e Centro-Oeste). Os resultados do estudo mostram que, quando se examinam apenas as capitais das regiões Sudeste, Sul e Centro-Oeste, o efeito da entrada da *Uber* sobre as corridas de táxi é menos intenso (redução de 26,1%) em comparação aos resultados das capitais do Norte e Nordeste (redução de 42,7%). Essa evidência indica que inicialmente a entrada da *Uber* em um município pode ter um efeito grande, reduzindo substancialmente o número de corridas de táxi, mas que, com o passar do tempo, ocorre uma recuperação gradativa do número de corridas do setor incumbente. E essa recuperação gradativa ocorre porque os aplicativos de táxi reagem oferecendo descontos nos valores das corridas. De fato, foi apenas para o grupo de capitais das regiões Sudeste, Sul e Centro-Oeste, após um período mais longo de exposição a um ambiente competitivo, que se detectou que a entrada da *Uber* gerou redução nos valores das corridas cobrados pelos táxis (redução de 12,1%). Esse resultado é relevante em termos concorrenciais, porque mostra que a maior competição incentiva uma diminuição dos valores das corridas cobrados por parte dos incumbentes (taxistas), e assim, beneficia até os consumidores que não aderiram ao novo serviço (*Uber*).

3. Considerações finais

O ambiente competitivo observado acima deve ser fortalecido pelo poder público. Logo vem a pergunta: com mais ou menos regulamentações? Em março de 2018, foi promulgada a Lei Federal nº 13.640/2018, que regulamentou os serviços de transporte

remunerado privado individual de passageiros (i.e., os aplicativos do tipo Uber). Essa lei foi parcimoniosa ao incluir normas de segurança e não impor grandes barreiras regulatórias à entrada e nem restrições à liberdade tarifária. Entretanto, atribuiu competência exclusiva aos Municípios e ao Distrito Federal para regulamentar e fiscalizar o referido serviço. Desde 2016, essas regulamentações já estavam ocorrendo em alguns poucos municípios, mas, com a promulgação da nova lei, estão se proliferando pelo país.

O mais desejável é que a regulamentação dos aplicativos em nível municipal seja parcimoniosa – como a aprovada em nível federal – no sentido de não regulamentar demasiadamente o setor, o que poderia acarretar uma significativa restrição da oferta de carros disponíveis, aumentando os preços das tarifas cobradas com os respectivos efeitos deletérios sobre o bem-estar do consumidor final. Questões de segurança, além daquelas já previstas em lei federal, podem ser acrescentadas pela legislação municipal, mas devem ser incorporadas com cautela para evitar restrições concorrenciais.

Na minha opinião, faria mais sentido trilhar um caminho inverso desregulamentando o mercado de táxi. De fato, as referidas plataformas tecnológicas têm endereçado várias das preocupações que motivaram historicamente a regulação de táxis. Isto é, algumas falhas de mercado, como os problemas de informações assimétricas, são eliminadas com a utilização de tais plataformas. Portanto, o debate deve continuar na direção da desregulamentação gradual dos serviços de táxi, em especial nos aspectos relacionados a barreiras à entrada e a liberdade tarifária.

Tal desregulamentação pode ocorrer apenas para o segmento de radiotáxi por meio de aplicativos de internet⁶. Com menos regulamentações, seria possível promover um ambiente com mais concorrência e assim incentivar modelos de negócio com serviços mais inovadores, com melhor qualidade e segurança, menores preços e mais opções de escolha, trazendo maior bem-estar econômico para o consumidor.

Por fim, não poderia deixar de ressaltar a complexidade de se encontrar um nível de regulamentação ótimo do setor, visto que, conjuntamente, com esses aspectos concorrenciais, as políticas públicas em nível local devem ser coordenadas com outros aspectos relacionados a políticas e investimentos em planejamento e mobilidade urbana, incluindo questões ambientais e a priorização de um transporte público de qualidade.

⁶ A esse respeito, vale ressaltar que uma emenda (não aprovada) de autoria do Senador Pedro Chaves ao PLC nº 28/2017 propunha em um dos seus dispositivos o seguinte: “Na contratação de radiotáxi por meio de aplicações de internet, o preço será livre, desde que informado de forma exata ao passageiro no momento da solicitação”.

Referências Bibliográficas:

BABAR, Y.; BURTCH, G. Examining the Impact of Ridehailing Services on Public Transit Use. **Working Paper**, p. 1–54. 2017.

BRAZIL. N.; KIRK. D. S. Uber and Metropolitan Traffic Fatalities in the United States. **American Journal of Epidemiology**, v. 184, n. 3, p. 192–198, 2016.

BRODEUR. A.; NIELD. K. Has Uber Made It Easier to Get a Ride in the Rain? **IZA Discussion Papers**, v. 9986, n. 1, p. 1–31, 2016.

DILLS. A.; MULHOLLAND. S. Ride-Sharing. Fatal Crashes. and Crime. **Working Paper**, p. 1–30, 2017.

ESTEVEZ. L. A. Rivalidade após entrada: o impacto imediato do aplicativo Uber sobre as corridas de táxi porta-a-porta. **Documento de Trabalho do Departamento de Estudos Econômicos do CADE**, v. 1, n. 3, p. 5–26, 2015.

LI. Z.; CAREY. W. P.; ZHANG. Z. Do Ride-sharing Services Affect Traffic Congestion? An Empirical Study of Uber Entry Yili Hong. **Working Paper**, p. 1–29, 2016.

NELSON. E.; SADOWSKY. N. Estimating the Impact of Ride-Hailing App Services on Public Transportation Use in Major US Urban Areas. **Working Paper**, v. 1, p. 1–36. 2017.

OLIVEIRA. C. A. D. E.; MACHADO. G. C. Does Uber competition reduce taxi drivers income ? Evidence from Brazil. **Working Paper**, p. 1–26, 2017.

RESENDE, G. M.; LIMA, R. C A. Efeitos concorrenciais da economia do compartilhamento no Brasil: A entrada da Uber afetou o mercado de aplicativos de táxi entre 2014 e 2016?. **Documento de Trabalho do Departamento de Estudos Econômicos do CADE**, n. 1, p. 1–54, 2018.

SCHOR, J. **Debatendo a Economia do Compartilhamento**. In: ZANATTA. R. A. F.; DE PAULA. P. C. B.; KIRA. B. Economias do compartilhamento e o direito. Curitiba: Juruá, p. 21-40, 2017.

WALLSTEN. S. The Competitive Effects of the Sharing Economy : How is Uber Changing Taxis ? **Technology Policy Institute - Report**, v. 1, n. 1, p. 1–22, 2015.