

Comissão de Economia, Inovação, Obras Públicas e Habitação

QUADRO SÍNTESE DE AUDIÊNCIA

ENTIDADE	DEPUTADOS PRESENTES	DATA DA AUDIÊNCIA	CONTATOS
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Associação Nacional de Parceiros das Plataformas Alternativas de Transporte – ANPPTA 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Pedro Coimbra (Vice-Presidente) ➤ Hugo Costa (PS) ➤ André Pinotes (PS) ➤ Márcia Passos (PSD) ➤ Isabel Pires (BE) ➤ Bruno Dias (PCP) ➤ João Gonçalves Pereira (CDS) ➤ Cristina Rodrigues (PAN) 	<p>18 de fevereiro de 2020</p> <p>Gravada</p>	
Exposição de Motivos	Questões colocadas pelos Deputados		
<ul style="list-style-type: none"> ➤ O Senhor Presidente da Direção da ANPPTA, Miguel Colaço, começou por fazer uma breve apresentação da empresa e enquadramento do setor, passando de seguida para a exposição dos motivos de pedido de audiência: <ol style="list-style-type: none"> 1. Instituto da Mobilidade e dos Transportes (IMT) – detetaram que, no respeitante ao controlo de horas de atividade (artigo 13º da Lei n.º 45/2018, de 10 de agosto), não há uma fiscalização eficaz e não é claro o que se considera efetivamente atividade, se apenas o transporte de passageiros, se a condução sem clientes ou apenas a disponibilidade online. 2. Formação – apesar de ser ministrada por entidades competentes e regulada pelo IMT, entendem que não é rigorosa, não inclui o domínio da língua portuguesa e a 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Márcia Passos (PSD) – após cumprimentar os representantes da ANPPTA, colocou três questões, sobre: (i) a formação dos condutores, se é continua ou dada apenas no inicio (ii) o certificado do registo criminal, se é exigível e sendo, qual a periodicidade da entrega, (iii) a defesa do consumidor em litígio, como se processa, onde é que o consumidor se pode dirigir e quais os direitos tutelados. ➤ André Pinotes (PS) – cumprimentou os representantes da ANPPTA e informou que o GP PS mantém a defesa do equilíbrio entre operadores, entendendo que um ano de vigência do atual regime não é o suficiente para se fazer uma devida avaliação. Concluiu mencionando que se fizeram correções ao regime fiscal deste setor, no Orçamento de Estado para 2020, não tendo questões a colocar. ➤ Isabel Pires (BE) – cumprimentou os representantes da ANPPTA e solicitou mais informações sobre o controlo das horas de atividade dos motoristas, nomeadamente qual a entidade que faz esse controlo e se há dados sobre as consequências verificadas junto dos trabalhadores sobre o número de horas trabalhadas. 		

Comissão de Economia, Inovação, Obras Públicas e Habitação

<p>avaliação final deveria ser feita por uma empresa externa, independente, e não pela própria entidade que dá a formação.</p> <p>3. Regime fiscal – solicitam a dedução integral do IVA para todos os combustíveis, isenção de IUC e desconto na aquisição de viaturas.</p> <p>4. Autoridade de Supervisão de Seguros e Fundos de Pensões (ASF) – os valores cobrados são exagerados e injustificados.</p> <p>5. ANA – Aeroportos de Portugal – discordam da cobrança de 2 €, a partir da segunda entrada nos terminais de aeroporto, valor esse suportado pelo cliente final.</p> <p>6. Reconhecimento do setor como parte do sistema público de mobilidade, nomeadamente no respeitante à greve dos motoristas. Entendem ser uma alternativa ao sistema de transporte coletivo.</p> <p>➤ O Senhor Vice-Presidente da Direção da ANPPAT, Tiago Pinheiro, lembrou que são empresas 100% portuguesas, detentoras das viaturas e criadoras de emprego. Concluiu apelando a uma regulação equitativa e homogénea para todo o setor.</p>	<p>➤ Bruno Dias (PCP) – cumprimentou os representantes da ANPPTA e questionou sobre a organização da oferta dos serviços da atividade TVDE, nomeadamente como é que a mesma está a acontecer e, especialmente, num contexto de serviço público, se há conhecimento por parte de entidades estaduais da quantidade de viaturas que estão a operar, em determinado momento e num determinado lugar. Indagou, ainda neste âmbito, se há conhecimento de situações de desconexão de motoristas. Concluiu questionando se existe dependência económica, por parte dos operadores, da plataforma.</p> <p>➤ João Gonçalves Pereira (CDS) – após cumprimentar os representantes da ANPPTA, pediu esclarecimento sobre a contagem de horas de atividade. Concluiu, solicitando clarificação sobre a questão da ANA – Aeroportos.</p> <p>➤ Cristina Rodrigues (PAN) – agradeceu a presença e a exposição dos representantes da ANPPTA e concluiu informando que não tinha questões adicionais a colocar.</p>
O que pretendem ver regulamentado	
<p>➤ Pretendem que a legislação em vigor estabeleça um regime mais equitativo e homogéneo para o setor.</p>	

Comissão de Economia, Inovação, Obras Públicas e Habitação

Respostas às questões dos Deputados:

- Os Senhores Presidente e Vice-Presidente da Direção da ANPPTA, responderam conjuntamente às questões colocadas:
- Formação – é exigível inicialmente e renovável de cinco em cinco anos. As empresas dão formação sobre condução preventiva e quanto à minitração de formação não obrigatória, depende da discricionariedade de cada empresa.
 - Certificados de Registos criminais – são pedidos no início pelo IMT, mas existem plataformas como a Uber que pede os registos de três em três meses. As restantes plataformas, mesmo não tendo essa obrigação, seguem o exemplo da Uber.
 - Litígios – a Uber têm serviços de atendimento, nos restantes casos, não sendo obrigatório a existências desses serviços, os mesmos não são disponibilizados pelas plataformas. Na opinião da ANPPTA, todas as plataformas deveriam ter este tipo de serviço.
 - ANA – cobra 2€ na tomada e largada de passageiros no terminal 1 do aeroporto, a partir da segunda entrada. Como os motoristas, em média, entram mais do que uma vez por dia no termina esse custo vai ser suportado pelo consumidor final.
 - Controlo de horas – é efetuado individualmente por cada plataforma. O problema neste âmbito centra-se nos interesses divergentes entre os motoristas em regime individual e os grupos de empresas. Concluindo que o controlo de horas é imperativo para efeitos de verificação de cumprimento da lei do trabalho.
 - Organização da oferta – não existe controlo nesta sede. A oferta é muito diversificada. Não é possível saber o número de carros a circular, sendo que o IMT deveria criar um mecanismo que permitisse efetuar esse controlo. No respeitante a situações de desconexão de motoristas ou operadores, confirmaram que pode ocorrer, mas a plataforma tem dificuldades em se defender dessas situações. Sugeriram a criação de uma entidade com características de provedor que escrutine a relação entre plataformas e operadores.
 - Dependência das plataformas – existe essa dependência dado que a plataforma, funciona como intermediária. No entanto, é uma situação que os preocupa.

O Senhor Vice-Presidente da ANPPTA terminou a exposição mencionando que apesar do regime deste setor ser recente, já existe margem para resolver problemas emergentes.



Comissão de Economia, Inovação, Obras Públicas e Habitação

Deputado Pedro Coimbra
Vice-Presidente da Comissão