

AVALIAÇÃO DO REGIME TVDE

RELATÓRIO FINAL



TVDE

O TVDE é o transporte individual e remunerado de passageiros em veículos descaracterizados a partir de plataforma eletrónica

A atividade dos operadores de plataformas eletrónicas e dos operadores de TVDE pode ser exercida por pessoas coletivas estabelecidas em território nacional, mediante comprovação de que possuem os requisitos de acesso à atividade

Dezembro 2021

Índice

1	SÍNTESE EXECUTIVA	1
2	ENQUADRAMENTO	3
3	ANÁLISE DA ATIVIDADE DO TVDE	4
3.1.	ANÁLISE DE DADOS SOBRE TVDE EM PORTUGAL	4
3.1.1.	Operadores de plataformas eletrónicas	5
3.1.2.	Operadores de TVDE	5
3.1.3.	Motoristas	7
3.1.4.	Análise das viagens efetuadas em TVDE	11
3.1.5.	Taxas e contribuição da atividade de supervisão	13
3.1.6.	Reclamações recebidas no IMT	14
3.2.	AVALIAÇÃO DO IMPACTO DO TVDE NO SISTEMA DE TRANSPORTES	17
3.2.1.	Enquadramento	17
3.2.2.	Dados sobre TVDE em Portugal	17
3.2.3.	A importância dos dados	21
4	AVALIAÇÃO DETALHADA DO QUADRO LEGAL	23
4.1.	INSUFICIÊNCIAS E PROPOSTAS DE MELHORIA	23
	Artigo 2.º - Acesso à atividade	23
	Artigo 3.º - Licenciamento	24
	Artigo 4.º - Idoneidade do operador de transporte em veículo descaracterizado a partir de plataforma eletrónica	25
	Artigo 6.º - Passageiros com mobilidade reduzida	25
	Artigo 9.º - Cumprimento dos requisitos de exercício	26
	Artigo 10.º - Atividade de motorista de transporte em veículo descaracterizado a partir de plataforma eletrónica	26
	Artigo 12.º - Veículos	28
	Artigo 13.º - Duração da atividade	29
	Artigo 14.º - Controlo e limitação da atividade	29
	Artigo 15.º - Preço e pagamento do serviço	30
	Artigo 17.º - Acesso à atividade	31
	Artigo 19.º - Serviços disponibilizados pelas plataformas eletrónicas	32
	Artigo 20.º - Deveres gerais dos operadores de plataformas eletrónicas	33
	Artigo 24.º - Entidades fiscalizadoras	34
	Artigo 25.º - Regime sancionatório	34
	Artigo 30.º - Contribuição de regulação e supervisão	35
4.2.	APLICAÇÃO DO REGIME SANCIONATÓRIO	36

5	SÍNTESE DOS CONTRIBUTOS PARA MELHORIA DO REGIME DE TVDE	39
6	IDENTIFICAÇÃO DE PRIORIDADES	43
7	CONCLUSÕES	46
Anexo I		49
Anexo II		53
Anexo III		60
Anexo IV		80

Siglas e acrónimos

ACT	- Autoridade para as Condições do Trabalho
AM	Área Metropolitana
AMT	- Autoridade da Mobilidade e dos Transportes
AEO-TVDE	- Associação Empresarial de Operadores de TVDE
ASAE	- Autoridade de Segurança Alimentar e Económica
AT	- Autoridade Tributária e Aduaneira
CIM	Comunidade Intermunicipal
CNPD	- Comissão Nacional de Proteção de Dados
GNR	- Guarda Nacional Republicana
IMT	- Instituto da Mobilidade e dos Transportes, IP
ISS	- Instituto da Segurança Social, IP
PSP	- Polícia de Segurança Pública
STRUP	- Sindicato dos Trabalhadores de Transportes Rodoviários e Urbanos de Portugal
TPC	- Transporte público coletivo
TVDE	- Prestação de serviços de transporte individual e remunerado em veículos descaracterizados

1 Síntese Executiva

A introdução da Lei n.º 45/2018, de 10 de agosto, ao estabelecer o regime jurídico da atividade de transporte individual e remunerado de passageiros em veículos descaracterizados a partir de plataforma eletrónica (TVDE), veio permitir regular esta atividade que, até essa data, se encontrava a ser realizada sem enquadramento legal.

Este novo regime jurídico previu um prazo de 60 e 120 dias, contados da data de entrada em vigor da lei, para conformação, respetivamente, da atividade de operadores de plataformas eletrónicas, dos operadores de TVDE e respetivos motoristas. Nesse contexto, as entidades públicas competentes desenvolveram o quadro institucional que permitiu operacionalizar a implementação da Lei n.º 45/2018, designadamente no que se refere ao licenciamento de plataformas eletrónicas e operadores de TVDE e à certificação profissional dos respetivos motoristas.

No período de vigência da Lei n.º 45/2018, procedeu-se ao licenciamento de 11 operadores de plataformas eletrónicas e de cerca de 8500 operadores de TVDE, bem como à certificação de aproximadamente 30 500 motoristas, constituindo todos, o quadro de agentes económicos que veio dar corpo à nova atividade de TVDE.

Esta atividade passou a disponibilizar um novo tipo de serviço de transporte de passageiros, com uma ampla presença num conjunto de cidades, que, em 2019, realizou quase 100 000 viagens por dia (valor que, em 2020, num quadro de pandemia, viria a diminuir para a ordem das 80 000 viagens diárias), sendo importante registar o valor acrescentado introduzido, enquanto alternativa de deslocação, para os passageiros que utilizam este serviço.

No cômputo global avalia-se a operacionalização do regime jurídico de TVDE como muito positiva, tendo sido concluída com sucesso nas diversas vertentes impostas.

Apesar do desenvolvimento do referido quadro legislativo ter permitido o crescimento da atividade de TVDE numa fase inicial, passados três anos, persistem algumas lacunas que comprometem a sua plena eficácia. A necessidade de avaliação do regime foi, de resto, antecipada pelo próprio legislador, que, no artigo 31.º da Lei n.º 45/2018, determinou a necessidade de um relatório de avaliação a ser elaborado pelo IMT,IP.

A presente avaliação, reúne, assim, entre outros aspetos, as recomendações e propostas de ajustamento das regras legais e regulamentares em vigor, formuladas pelas entidades competentes e associações empresariais e sindicais consultadas. Tendo por base este conjunto de contributos, e a experiência entretanto adquirida pelos serviços do IMT, IP, conclui-se pela pertinência de iniciar a revisão do diploma que estabelece o regime jurídico da atividade de TVDE.

Não obstante o facto dos objetivos originais da legislação continuarem a ser muito pertinentes e corresponderem, de um modo geral, às necessidades atuais dos passageiros, apresentam-se na presente avaliação, um quadro de prioridades, para a referida revisão legislativa.

Essas prioridades visam, num primeiro plano, a melhoria da qualidade do serviço, através da clarificação de aspetos relacionados com o acesso e exercício da atividade, bem como dos instrumentos que permitam uma melhor fiscalização; do aumento da exigência dos critérios de certificação dos motoristas; da obrigação dos operadores de plataformas eletrónicas terem sede ou filial em Portugal; e da previsão de um registo centralizado e anonimizado de motoristas e veículos afetos à atividade.

Num segundo plano, visa-se a promoção de uma maior integração da atividade de TVDE no sistema de transportes, designadamente através da solicitação de um maior número de dados sobre a respetiva atividade e para condição de acesso à mesma e da introdução de uma quota mínima de veículos com capacidade para transporte de passageiros com mobilidade reduzida.

Por último, considera-se igualmente prioritária a promoção de uma maior sustentabilidade da atividade de TVDE, através da introdução de uma quota mínima anual de veículos com nível baixo de emissões, que permitirá estimular a progressiva descarbonização da frota de veículos utilizados.

2 Enquadramento

A **Lei n.º 45/2018, de 10 de agosto**, retificada e republicada na mesma data pela **Declaração de Retificação n.º 25-A/2018**, entrou em vigor três meses após a sua publicação.

O seu artigo 32.º estabeleceu um período transitório para conformação da atividade dos operadores de plataformas eletrónicas e de operadores de TVDE e de motoristas à Lei: 60 e 120 dias, respetivamente.

Posteriormente, foram igualmente publicados os seguintes diplomas necessários à execução da Lei n.º 45/2018, de 10 de agosto:

- **Portaria n.º 293/2018**, de 31 de outubro, que regulamentou as matérias respeitantes aos cursos de formação rodoviária para obtenção e renovação do certificado de motorista de TVDE;
- **Deliberação do Conselho Diretivo do IMT n.º 1204/2018**, de 5 de novembro, que aprovou o modelo de cartão de TVDE;
- **Deliberação do Conselho Diretivo n.º 1205-A/2018**, de 5 de novembro, que definiu os termos do dístico identificador dos veículos utilizados na atividade de TVDE;
- **Deliberação do Conselho Diretivo n.º 1205-B/2018**, de 5 de novembro, que fixou as taxas a cobrar, pelo IMT, no âmbito dos processos de licenciamento e certificação.
- **Deliberação Conselho Diretivo do IMT**, de 20 novembro 2019, que definiu a informação a prestar regularmente pelos operadores de plataformas eletrónicas.

O artigo 31.º da Lei n.º 45/2018 definiu que, passados três anos de aplicação do regime, o IMT, IP ficava responsável pela apresentação de um relatório que avaliasse os serviços regulados por esta Lei, relatório que deveria ser *articulado com a AMT e com as restantes entidades competentes e associações empresariais e de cidadãos relevantes*.

O Relatório que agora se apresenta foi elaborado no cumprimento desta obrigação tendo para tanto seguido a metodologia estruturada da seguinte forma:

1. Análise de dados sobre TVDE em Portugal;
2. Avaliação do impacto dos TVDE no sistema de transportes;
3. Avaliação do quadro legal, onde constam os contributos das entidades da administração pública, forças policiais e parceiros sociais com proposta de alteração e melhoria do diploma;
4. Síntese dos contributos para melhoria do regime de TVDE;
5. Identificação de prioridades;
6. Conclusões.

O IMT, IP dispõe de um microsite <https://imt-tvde.webnode.pt> onde pode ser consultada informação sobre o licenciamento da atividade de operador de TVDE e operador de plataforma eletrónica, informação sobre a certificação de motorista, informação sobre as características dos veículos afetos à atividade, bem como a lista de entidades formadoras.

3 Análise da atividade do TVDE

3.1. ANÁLISE DE DADOS SOBRE TVDE EM PORTUGAL

O TVDE é o transporte individual e remunerado de passageiros em veículos descaracterizados a partir de plataforma eletrónica. A prestação do serviço de TVDE em Portugal é permitida nos termos da Lei n.º 45/2018, de 10 de agosto, que estabelece o regime jurídico desta atividade.

Pretende-se caracterizar o setor do TVDE em Portugal, através dos dados de base disponíveis da atividade de licenciamento exercida pelo IMT e do reporte de informação trimestral que é feito pelos operadores de plataformas eletrónicas¹.

O serviço de TVDE é exercido em Portugal por três grupos de agentes económicos com requisitos e funções distintas: os motoristas de TVDE, os operadores de TVDE e os operadores de plataformas eletrónicas.

Tabela 1 – Os três agentes económicos que exercem atividade de TVDE em Portugal

Entidades	O que é:	Licenciamento /certificação*	Prazo de validade das licenças /certificado	Veículo
Os motoristas de TVDE	<p>É necessário:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ser titular de carta de condução há mais de três anos para a categoria B com averbamento no grupo 2; • Deter certificado de curso de formação rodoviária para motoristas; • Dispor de um contrato escrito que titule a relação com o operador de TVDE. 	<p>Atividade sujeita a certificação profissional para o TVDE</p> <p>(mesmo no caso de detentores de Certificado de Motorista de Táxi) (CMT)</p>	<p>5 anos, renovável por iguais períodos, desde que o motorista comprove o requisito de idoneidade e frequente um curso de atualização com a duração de 8 horas</p>	<p>NA</p>
Operadores de TVDE	<p>Pessoa coletiva aderente a uma plataforma eletrónica destinada a prestar serviço de TVDE.</p>	<p>Atividade sujeita a licenciamento</p>	<p>10 anos na primeira emissão e por 5 anos nas revalidações</p>	<p>Responsável pelos veículos.</p>
Operadores de plataforma eletrónica	<p>Pessoas coletivas que exploram as infraestruturas eletrónicas que prestam o serviço de intermediação entre utilizadores, operadores de TVDE e motoristas.</p>		<p>NA</p>	<p>Não pode ser proprietário de veículos de TVDE, (nem financiar ou ser parte interessada em negócio relativo à aquisição, aluguer, leasing ou outra forma de utilização desses veículos).</p>

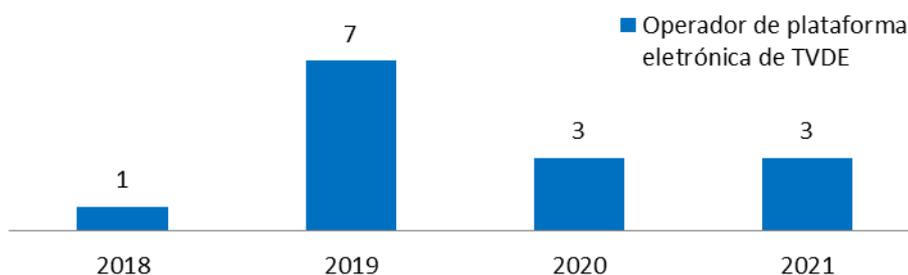
¹ De acordo com a Deliberação do IMT de 20 de novembro de 2019, nos termos do n.º 2 do Artigo 23.º da Lei n.º 45/2018, de 10/08, e no uso de competências próprias que lhe são conferidas pelo disposto na al. c) do n.º 2 do Artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 236/ 2012, de 31 de outubro, na sua redação atualizada, conjugado com a al. a), do n.º 1 do Artigo 21.º da Lei-Quadro dos Institutos Públicos.

3.1.1. Operadores de plataformas eletrónicas

Perante a Lei n.º 45/2018, as plataformas eletrónicas são as infraestruturas eletrónicas, da titularidade ou sob exploração de pessoas coletivas, que prestam, segundo um modelo de negócio próprio, o serviço de intermediação entre utilizadores e operadores de TVDE aderentes à plataforma. A atividade de operador de plataformas eletrónicas está sujeita a licenciamento do IMT, IP.

Dos dados conhecidos da atividade de TVDE, em Portugal, até 31 de agosto de 2021, foram licenciados ao todo 14 operadores de plataformas eletrónicas TVDE. Desde 2018, a evolução anual dos licenciamentos destes operadores é observável na figura seguinte:

Figura 1 – Evolução anual dos licenciamentos dos operadores de plataformas



Em 2020 foram canceladas 3 destas licenças, pelo que, em 31 de agosto de 2021, existiam 11 operadores de plataformas eletrónicas TVDE licenciados, sendo que apenas 4 estão em atividade, já que os restantes informaram que mantêm as respetivas plataformas em fase de testes:

Tabela 2 – Operadores de plataformas TVDE licenciados e ativos

Plataformas/Marcas	Data licenciamento	N.º da licença
BOLT	27.12.2018	19/2018
UBER	25.01.2019	42/2019
ITSMYRIDE	14.03.2019	107/2019
FREENOW	02.06.2020	151/2020

Fonte: DSRJE

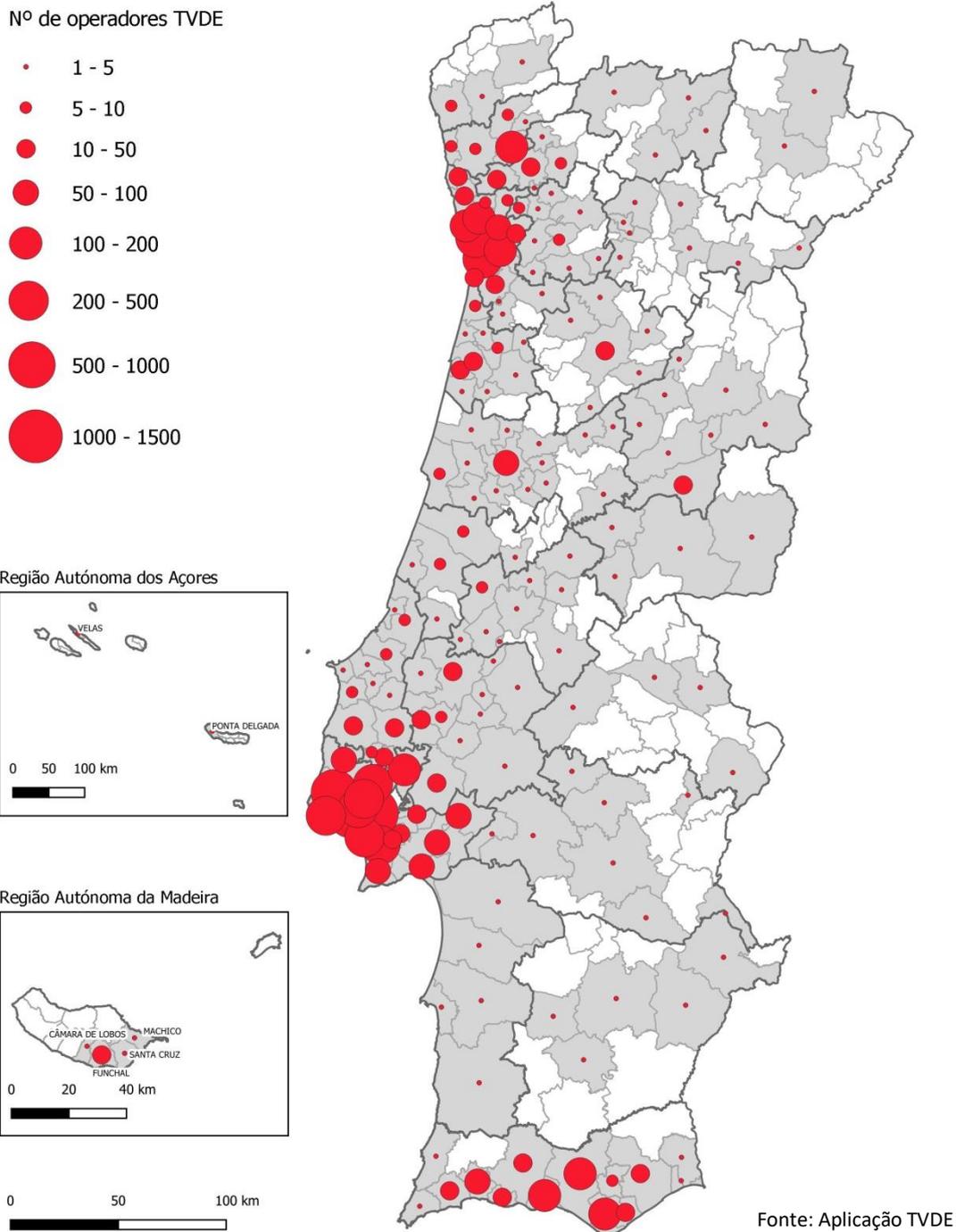
No que se refere às plataformas digitais, a sua grande maioria localiza-se em Portugal (64%) e as restantes em países da UE: Estónia, Espanha, França e Alemanha.

3.1.2. Operadores de TVDE

A Lei n.º 45/2018 definiu que são operadores de TVDE as empresas licenciadas pelo IMT, IP, proprietárias dos veículos utilizados na atividade e estabelecendo os contratos de trabalho com os motoristas certificados.

No final de agosto de 2021 existiam 8494 operadores de TVDE licenciados, com a seguinte distribuição geográfica por concelho, em função da sede das respetivas empresas:

Figura 2 – Operadores de TVDE licenciados (2021), por concelho

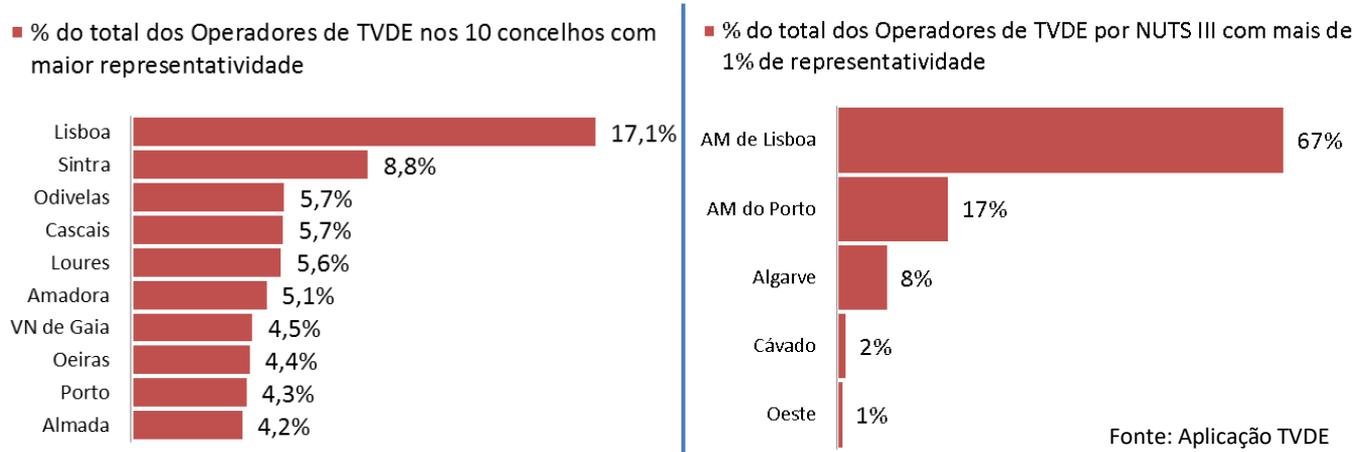


O facto de as Regiões Autónomas possuírem autonomia em matéria de transportes, decorrente dos respetivos estatutos, leva a que os operadores licenciados pelo IMT, IP e os motoristas certificados apenas possam exercer as respetivas atividades no Continente, se não procederem aos respetivos atos administrativos de registo junto do organismo responsável da região.

A análise por concelho permite evidenciar que Lisboa concentra 17,1% dos operadores de TVDE licenciados, seguida pelos concelhos de Sintra, Odivelas, Cascais, Loures e Amadora. Esta concentração é depois visível à escala das NUTS III em que a Área Metropolitana de Lisboa é

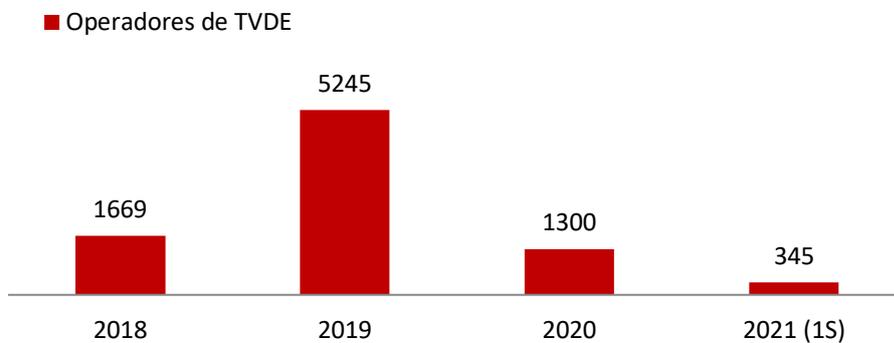
responsável por acomodar 67% dos operadores de TVDE. É interessante verificar que a região do Algarve representa 8% do mercado de operadores de TVDE, resultado que pode ser explicado pela dinâmica económica do setor do turismo na região.

Figura 3 – Percentagem de operadores de TVDE licenciados (2021), por concelho e NUTS III



A evolução anual dos operadores de TVDE licenciados, desde 2018, pode ser avaliada através da figura seguinte, observando-se uma redução do número de registos anuais que não poderá ser dissociada dos efeitos da pandemia de Covid-19:

Figura 4 - Evolução anual do licenciamento de operadores TVDE



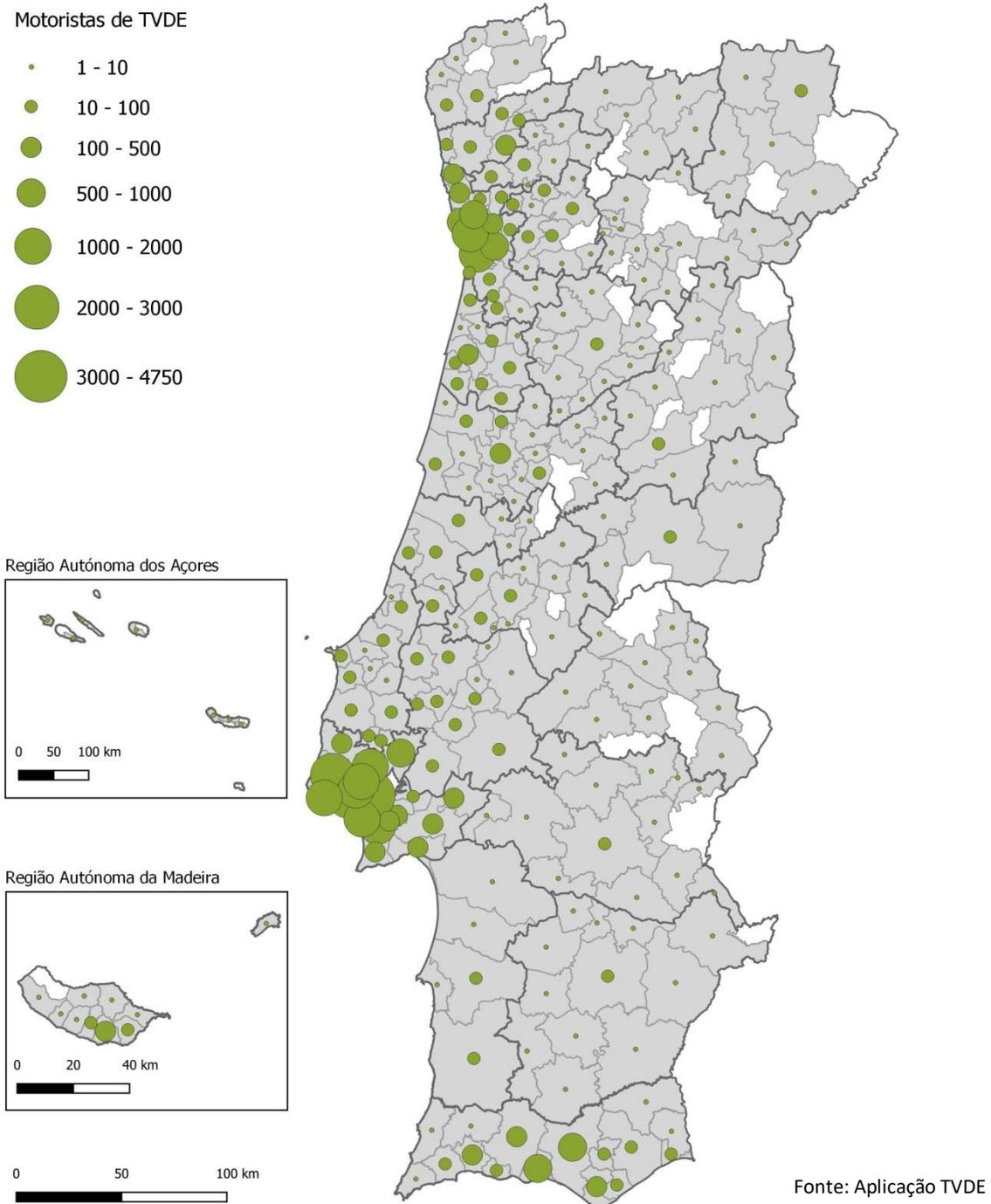
Fonte: DSSI

3.1.3. Motoristas

Os motoristas de TVDE devem ser motoristas idóneos, titulares de carta de condução há mais de 3 anos para a categoria B do grupo 2 e com certificado de formação, requisitos necessários para a obtenção de certificação pelo IMT, IP.

A 31 de agosto de 2021 existiam 30 314 motoristas certificados para o exercício da atividade de TVDE em Portugal, com a distribuição geográfica por residência no momento da certificação demonstrada na figura seguinte. Nesta data, mantinham-se válidos 90,8% do total dos certificados de motoristas TVDE emitidos já que, desde a data da sua emissão, alguns caducaram ou foram cancelados.

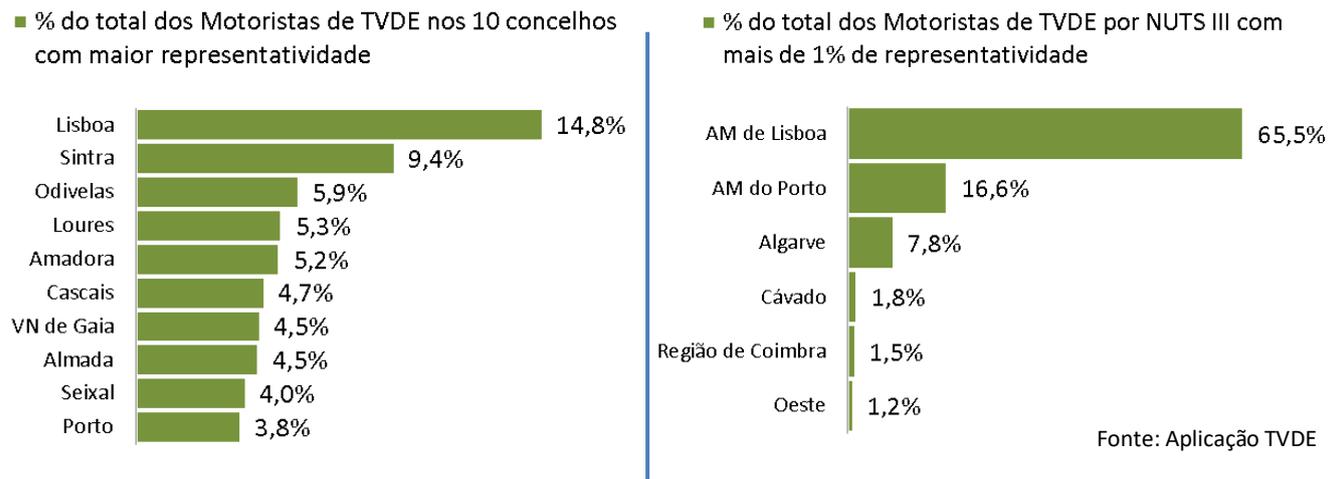
Figura 5 – Número de Motoristas de TVDE certificados por concelho



A distribuição geográfica dos motoristas acompanha a dos operadores de TVDE, verificando-se na análise por concelho que o concelho de Lisboa é o mais representativo em termos de motoristas de TVDE licenciados, com 14,8% do total nacional. Entre os 10 concelhos com maior concentração deste indicador, sete pertencem à Área Metropolitana de Lisboa.

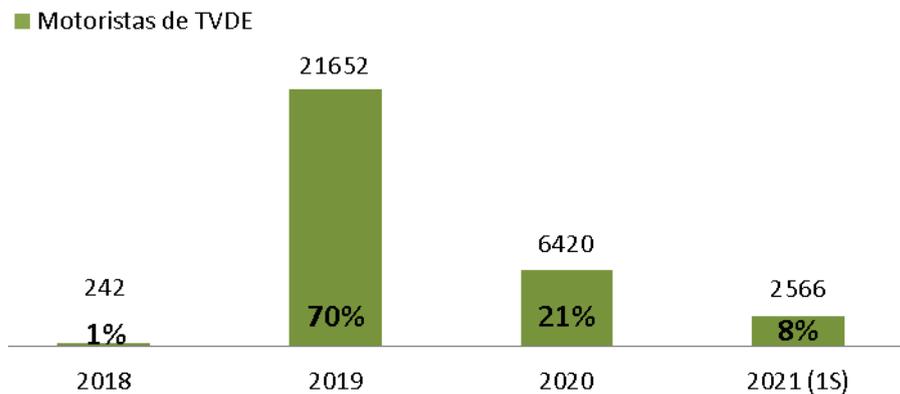
À escala das NUTS III é também na Área Metropolitana de Lisboa onde se concentra 65,5% dos motoristas de TVDE do total nacional. À semelhança dos operadores de TVDE, a região do Algarve destaca-se a nível nacional como a terceira região com mais motoristas certificados (7,8%).

Figura 6 - Percentagem de motoristas de TVDE certificados (2021), por concelho e NUTS III



A evolução anual do número de motoristas certificados pelo IMT, IP, desde 2018, foi a seguinte:

Figura 7 - Evolução anual da certificação de motoristas TVDE

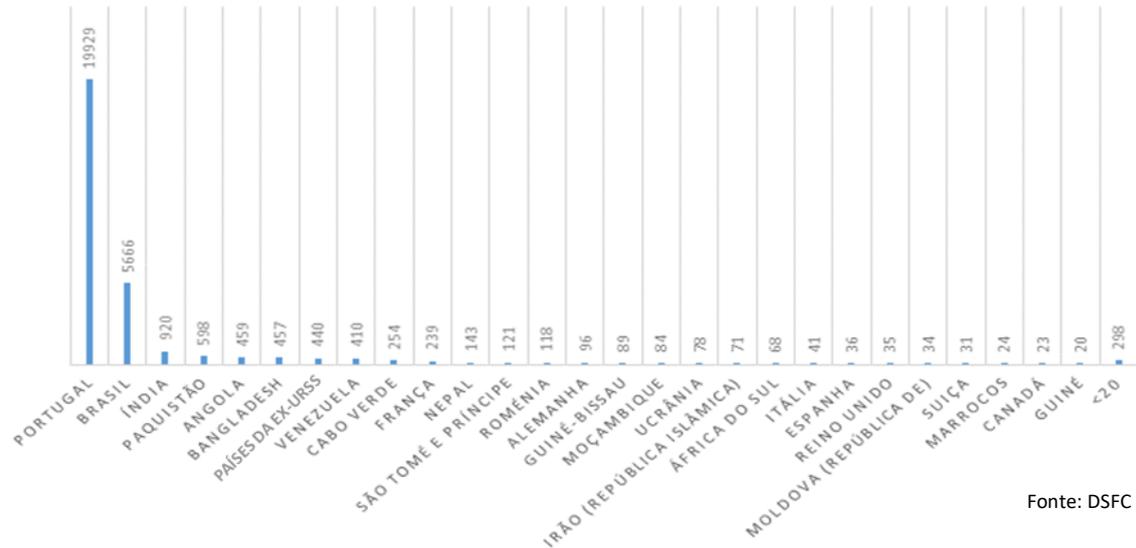


Fonte: DSSI

Em 2019, foram certificados 70% do total de motoristas afetos a esta atividade até ao fim do 1.º semestre de 2021.

Por país de naturalidade, verifica-se que 64,7 % dos motoristas certificados são portugueses, secundados pelos motoristas provenientes do Brasil que representam 18,7% do total de motoristas. Regista-se ainda que 26 602 dos motoristas certificados têm origem em países de língua oficial portuguesa, correspondendo a 87,7% do total de motoristas.

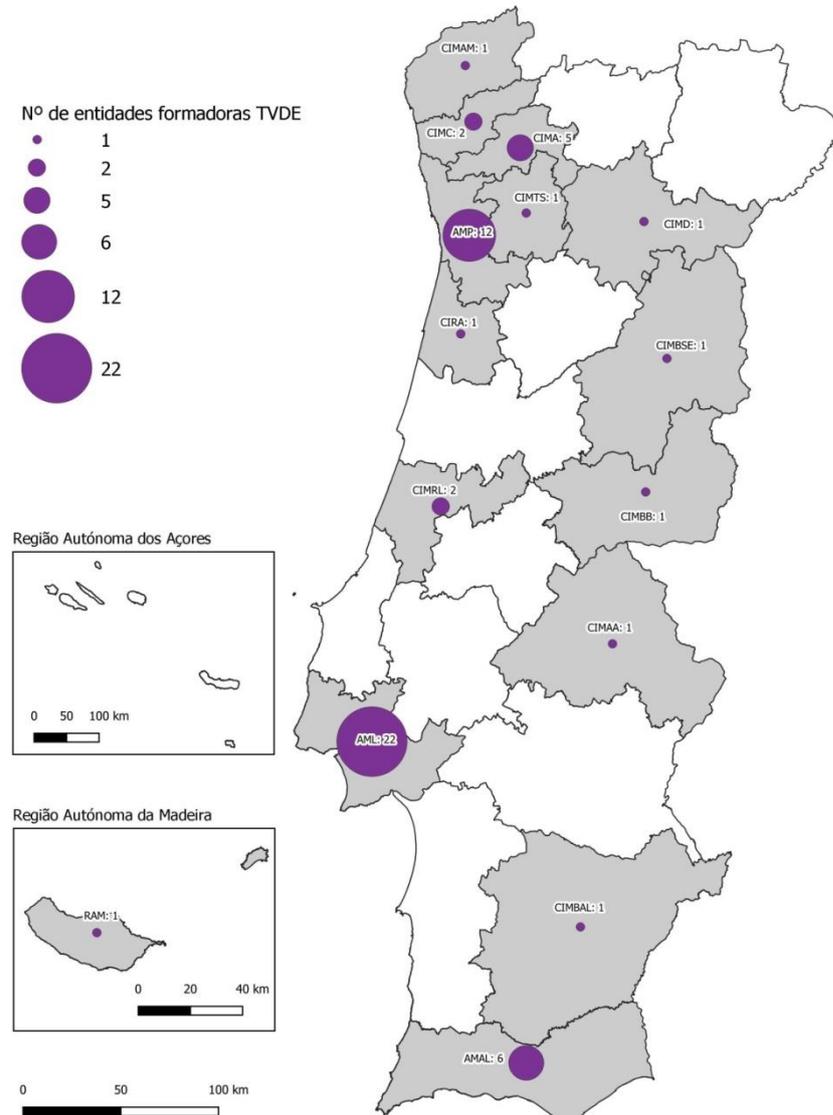
Figura 8 – Motoristas de TVDE registados, por país de naturalidade



Fonte: DSFC

Atualmente existem pouco menos de 60 entidades formadoras que ministram os cursos de formação necessários à certificação dos motoristas de TVDE e a sua distribuição geográfica é a seguinte:

Figura 9 – Número de entidades formadoras de TVDE (2021), por NUTS III



3.1.4. Análise das viagens efetuadas em TVDE

De acordo com a Deliberação do IMT de 20 de novembro de 2019, nos termos do n.º 2 do Artigo 23.º da Lei n.º 45/ 2018, de 10 de agosto², e no âmbito das atribuições de supervisão que competem ao IMT, IP, os operadores de plataformas eletrónicas disponibilizam trimestralmente ao IMT um conjunto de dados relativos à operação de TVDE.

Mais adiante, nos subcapítulos sobre «dados de TVDE em Portugal» e «importância dos dados», permite-se explorar algumas opções de melhoria da partilha de dados entre o Estado e os três grupos de agentes económicos do TVDE em Portugal.

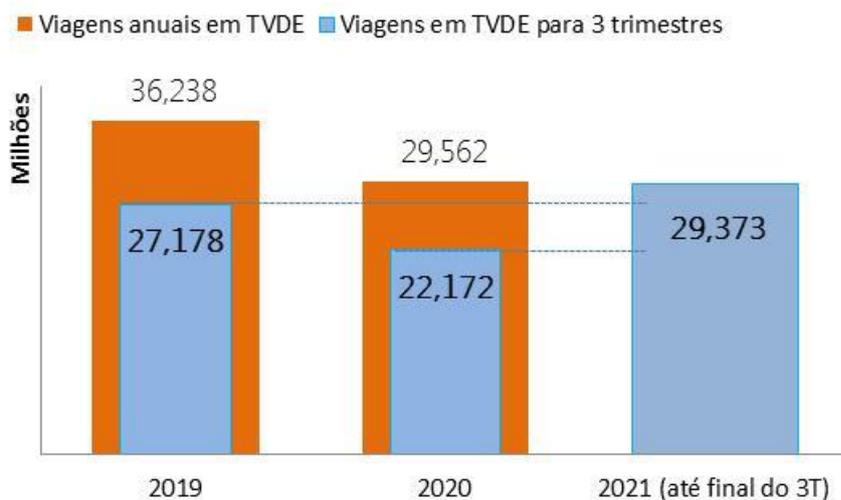
Nesta secção apresenta-se de forma agregada para todos os operadores de plataformas os dados sobre as viagens realizadas em TVDE nos últimos 3 anos, indicador que por si só não caracteriza toda a atividade de TVDE em Portugal, mas contribui para dar uma perspetiva de evolução das viagens deste setor.

Assim, segundo os dados fornecidos pelos operadores de plataformas eletrónicas, verifica-se um decréscimo de viagens em TVDE em 2020 face a 2019, situação fortemente associada às restrições à mobilidade dos cidadãos decorrentes da situação pandémica que se viveu a partir de março de 2020.

Por outro lado, assume-se desde logo um crescimento do número de viagens em TVDE em 2021 face a 2020, onde se verifica que até ao final do 3º trimestre de 2021 o número de viagens quase atingiu o patamar de viagens para todo o ano de 2020.

Considerando o período de três trimestres para 2019, também se pode admitir que o número de viagens em 2021 irá superar as viagens realizadas em 2019.

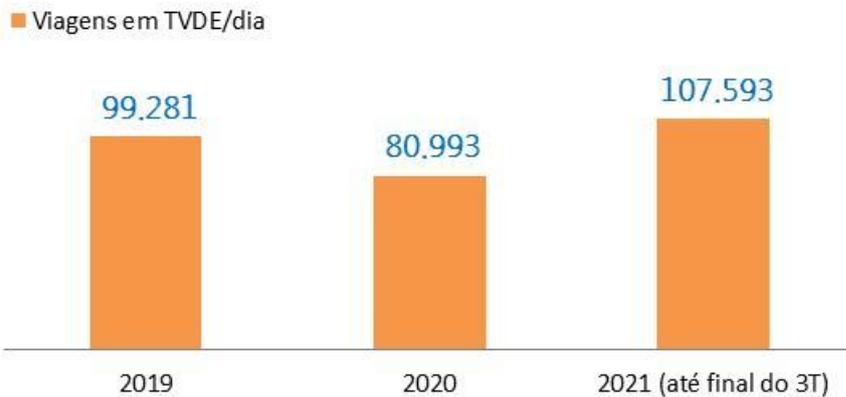
Figura 10 – Número de viagens em TVDE em Portugal



² E no uso de competências próprias que lhe são conferidas pelo disposto na alínea c) do n.º 2 do Artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 236/ 2012, de 31 de outubro, na sua redação atualizada, conjugado com a alínea a), do n.º 1 do Artigo 21.º da Lei-Quadro dos Institutos Públicos.

Convertendo o indicador analisado em número de viagens por dia, constata-se que em 2021 o número de viagens por dia em TVDE atingiu até final do 3º trimestre um nível superior aos anos de 2019 e 2020.

Figura 11 – Número de viagens por dia em TVDE em Portugal



A base de conhecimento de que se dispõe hoje não permite ainda responder com clareza a questões como: como se deslocavam anteriormente os atuais utilizadores / passageiros de TVDE? Em que modo de transporte seriam realizadas estas viagens? Como se efetuou esta transferência modal? Quais os motivos para essa transferência? Quem são os utilizadores / passageiros do serviço de TVDE?

Com base nos vários estudos e artigos internacionais sobre esta matéria que foram consultados para a elaboração deste documento e cujas análises estão refletidas no capítulo «2.2. avaliação do impacto do TVDE no sistema de transportes» é possível avançar desde já com algumas hipóteses de resposta, ainda que com algum grau de incerteza e não se aplicando necessariamente ao caso português:

- Situações de possível transferência de viagens para TVDE:
 - Viagens que anteriormente eram realizadas em táxi;
 - Viagens que anteriormente eram realizadas em carro próprio;
 - Dificuldade/custo do estacionamento, especialmente em Lisboa e Porto;
 - Utilizadores não regulares do TPC, possíveis utilizadores de títulos ocasionais;
 - Viagens que deixaram de ser feitas em linhas de TPC pouco atrativas.
 - Viagens que anteriormente eram realizadas em TPC e passaram a ser efetuadas em TVDE devido ao receito de contágio durante a pandemia de Covid19;
 - Viagens que anteriormente eram realizadas a pé, tendo em conta o valor unitário médio das viagens³.
- O serviço de TVDE como complemento ao transporte público (por exemplo, de ligação a estações ferroviárias);
- O serviço de TVDE poderá ter gerado novas viagens, sobretudo pela facilidade de acesso ao serviço através de plataformas digitais, especialmente no seio da população mais jovem.

³ Preços variáveis no intervalo entre os 5,5€ e 7,5€.

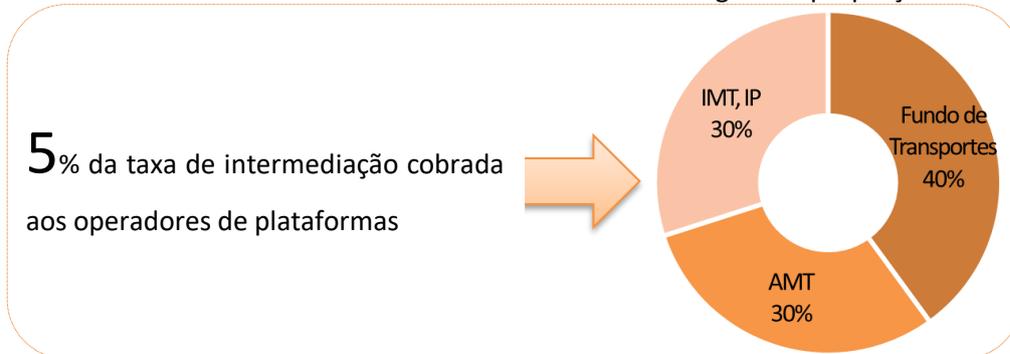
3.1.5. Taxas e contribuição da atividade de supervisão

A atividade de supervisão e regulação do serviço de TVDE, em Portugal, prevê a cobrança de taxas devidas pelos procedimentos administrativos previstos na Lei n.º 45/2018, de 10 de agosto e o pagamento da contribuição de supervisão e regulação.

Nos termos do n.º 1 do artigo 30.º da Lei n.º 45/2018, de 10 de agosto, a contribuição de regulação e supervisão é cobrada pela AMT e visa compensar os custos administrativos de regulação e acompanhamento das respetivas atividades e estimular o cumprimento dos objetivos nacionais em matéria de mobilidade urbana.

Nos termos do n.º 2 do mesmo artigo a contribuição corresponde a uma percentagem única de 5% do valor da taxa de intermediação cobrada por cada um dos operadores de plataformas eletrónicas em todas as suas operações e, conforme estipulado o n.º 3 do artigo 15.º esta taxa não pode ser superior a 25 % do valor da viagem.

Os montantes cobrados constituem receita a afetar nas seguintes proporções:



Através da informação detida pelo IMT, IP apresenta-se a evolução da receita própria do IMT, IP, produto da sua comparticipação na atividade de supervisão e regulação do serviço de TVDE em Portugal, devida pelos operadores de plataformas eletrónicas, assim como, os montantes da taxa de intermediação arrecadada por esses agentes económicos.

Tabela 3 – Contribuição de supervisão e regulação e Taxa de intermediação (em euros)⁴

Tipo de receita	2019	2020	2021 (15)
Arrecadação IMT (30% da contribuição AP)	594.669	654.033	272.687
Contribuição AP (5% da taxa de intermediação)	1.982.231	2.180.111	908.958
Taxa de intermediação	39.644.618	43.602.229	18.179.151

Fonte: IMT

⁴ Registe-se que as datas de recebimento das contribuições de supervisão e regulação e da taxa de intermediação apresentam um desfasamento temporal com as datas de realização das viagens.

Pela leitura da tabela acima, conclui-se que a administração pública, até ao final do 1.º semestre de 2021, arrecadou cerca de 5 milhões de euros com a contribuição de supervisão e regulação, sendo, portanto, a taxa de intermediação correspondente de 101,4 milhões de euros.

Por outro lado, o IMT, IP cobra, diretamente, taxas pelos atos de licenciamento e certificação previstos na atividade do TVDE. As taxas foram fixadas na Deliberação do CD n.º 1205-B/2018, de 5 de novembro. As quantias arrecadadas por essa proveniência constam da tabela seguinte, observando-se que até à data, a cobrança total deste tipo de receita ascende a cerca de um milhão de euros.

Tabela 4 – Arrecadação de Taxas pelos Serviços Prestados (em euros)

Arrecadação de taxas pelos serviços prestados	2018	2019	2020	2021 (1S)	Total
Licenciamento de operadores	219.800	1.156.570	268.400	62.400	107.170
Licenciamento de operadores de plataformas eletrónicas	1.500	2.500	1.500	1.500	7.000
Certificação de motoristas	8.310	664.386	192.327	65.838	930.861
Totais por ano	229.610	1.823.456	462.227	129.738	1.045.031

Fonte: DSAR/DRF

3.1.6. Reclamações recebidas no IMT

Nos termos do Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, a AMT constitui o organismo da Administração Pública com atribuições de analisar as reclamações dos utilizadores e os conflitos que envolvam os operadores de transporte.

Não obstante, IMT tem vindo a receber algumas reclamações referentes à atividade do TVDE que, envia para a AMT, tendo as mesmas servido igualmente para alguns dos contributos vertidos no ponto anterior. Quando as mesmas configuram indícios de infração, são igualmente remetidas para a respetiva Direção de Serviços de Fiscalização (DSF), como melhor evidenciado no ponto sobre aplicação do regime sancionatório.

Foram as seguintes as reclamações recebidas nos últimos três anos:

Data	Assunto	Plataforma reclamada
03.09.2021	Bloqueio de motorista sem justificação	UBER
28.08.2021	Campanha desigual para os motoristas Falta de informação ao motorista do preço previsível da viagem O montante da comissão da plataforma foi aumentado em mais 5%	BOLT

Data	Assunto	Plataforma reclamada
	Motoristas sem autorização de residência	
19.08.2021	Bloqueio de operador sem justificação	BOLT
04.08.2021	Impossibilidade de operador se registar na plataforma	UBER
12.06.2021	Valor da viagem debitado sem que a mesma se tenha efetuado	UBER
31.05.2021	Parceiros, motoristas e veículos circulam sem os devidos documentos	BOLT FREENOW
17.05.2021	Circulação de viaturas ao serviço das plataformas TVDE, usando a cor padrão do transporte de passageiros em viaturas táxi	Indif.
11.05.2021	Os custos da atividade não são garantidos	UBER
22.04.2021	Os kms de recolha não são pagos Promoções de viagens que levam a preços inferiores aos custos Tempos de espera pelo cliente não são pagos Necessidade de existência de fixação de contingente	Indif.
20.04.2021	Bloqueio de motorista sem justificação Preço das viagens abaixo do respetivo custo	Indif.
23.04.2021	Campanha de angariação de clientes com uma tarifa e uma comissão que não cobrem os custos	FREENOW
26.03.2021	A avaliação do motorista não reflete a realidade	Indif.
16.03.2021	Os preços são reduzidos unilateralmente pelas plataformas, sendo necessária a fixação de uma tarifa base	Indif.
11.03.2021	As plataformas distribuem serviços pelas agências de viagens e para tratamento de sinistrados pelas companhias de seguros	Indif.
05.03.2021	Os preços são reduzidos unilateralmente pelas plataformas, sendo necessária a fixação de um preço mínimo por viagem	Indif.
04.02.2021	Impossibilidade de informar sobre que motorista conduzia um veículo TVDE num determinado momento	Indif.
21.01.2021	Preço muito baixo das viagens TVDE	Indif.
21.01.2021	Redução das métricas económicas (valor km percorrido/valor de minuto de viagem/valor de reserva) para valores que não cobrem os custos	Indif.
20.01.2021	Redução das tarifas praticadas pelas plataformas em 40% não cobrindo os custos	Indif.
02.12.2020	Distribuição de cartões de contacto em hotéis, pensões, hospitais, centros de saúde, hipermercados para realização de viagens TVDE	UBER
25.11.2020	Necessidade de estabelecer um número máximo de veículos licenciados em Portugal Continental, bem como para as respetivas Cidades, passando ainda pela limitação de veículos por empresa parceira Valor pago ao prestador do serviço é mais baixo que o custo da operação Foi criada por um operador de plataforma eletrónica o mecanismo chamado "Multiplicador", que colocaram a	Indif.

Data	Assunto	Plataforma reclamada
	disposição dos motoristas, que permite baixar o valor da viagem ao cliente até 30% ou duplicar o preço da mesma	
11.11.2020	Dumping de preços	UBER
03.08.2020	Inexistência de seguro para motoristas TVDE	Indif.
17.07.2020	Bloqueio de motorista sem justificação	UBER
18.12.2019	Operador que inscreve cidadão como motorista sem a devida autorização	Indif.
02.12.2019	Realização de serviços de transfers sem licença	Indif.
30.10.2019	Atribuição de vouchers a veículos TVDE no transporte de passageiros, solicitado e pago pela TAP	Desc.
29.10.2019	Apoio online inexistente Bloqueio de motorista sem justificação	UBER
07.06.2019	Indefinição sobre quais os documentos que deverão obrigatoriamente constar a bordo	Indif.
06.06.2019	Existência de motoristas ilegais e sem o distintivo TVDE a prestar serviços	BOLT
30.05.2019	Área de atuação do sistema Bolt muito elevada	BOLT
06.05.2019	Pedido de informação sobre a frota de veículos TVDE para o distrito	
29.04.2019	Débito de montante incorreto	UBER
24.04.2019	Os preços praticados pelas plataformas Uber, Taxify e Kapten situam-se abaixo dos respetivos custos	Indif.
05.04.2019	Recusa no pagamento ao operador	KAPTEN
18.02.2019	Dúvida sobre o sistema de faturação, deixando o operador de TVDE de emitir a fatura passando a responsabilidade a ser do operador de plataforma	CABIFY
14.02.2019	Certificado de motorista de táxi não validado para motorista TVDE	UBER
06.02.2019	Indefinição na forma de contagem de tempo dos motoristas	UBER
18.01.2019	Bloqueio injustificado de motorista/operador	UBER
14.12.2018	O operador de plataforma não valida alguns contratos de leasing ou renting	UBER

Verifica-se que a situação mais vezes reclamada respeita a questões relacionadas com regulação de preços e concorrência, questões do âmbito de competências da AMT.

3.2. AVALIAÇÃO DO IMPACTO DO TVDE NO SISTEMA DE TRANSPORTES

3.2.1. Enquadramento

O transporte em veículos descaracterizados a partir de plataforma eletrónica (TVDE) faz parte do ecossistema da mobilidade, embora não esteja classificado como serviço público de transporte de passageiros.

A forma de organização do serviço de TVDE veio introduzir uma solução de transporte adicional para a programação nas deslocações individuais, suportadas no acesso a plataformas digitais, através das quais é prestado o serviço de transporte aos utilizadores (clientes), que se comunicam diretamente com os veículos e motoristas, em tempo real. Para os utilizadores, a gestão das viagens através das aplicações digitais parece ter resultado em maior conveniência.

Os serviços em TVDE prestados através das plataformas digitais têm proporcionado uma alternativa de deslocação cada vez mais presente em várias cidades, com níveis de penetração e integração no sistema de mobilidade urbana diferenciados de região para região.

O papel dos operadores de plataformas digitais e em particular a integração do serviço de TVDE nos sistemas de transporte urbano, tem estado sob intenso debate, e apesar dos eventuais benefícios da procura dos serviços de TVDE, o seu impacto na sustentabilidade das cidades permanece incerto, sobretudo devido à escassez de dados sobre a atividade.

3.2.2. Dados sobre TVDE em Portugal

O objetivo desta análise é partir dos dados do serviço de TVDE que existem em Portugal e identificar opções de melhoria com a perspetiva de aumentar o conhecimento este serviço:



Ao abrigo do regime jurídico do TVDE em Portugal, consagrado na Lei n.º 45/2018, o seu artigo 23.º prevê que a atividade dos operadores de plataformas eletrónicas, dos operadores TVDE, bem como dos veículos e motoristas de TVDE, seja objeto de supervisão e regulação pelas entidades competentes, designadamente pela AMT e pelo IMT, IP, no âmbito das respetivas atribuições.

Para os efeitos previstos, a AMT e o IMT, IP, podem solicitar aos operadores de plataformas eletrónicas, aos operadores TVDE, bem como aos motoristas de TVDE, todas as informações que se afigurem necessárias, nomeadamente as que resultem do exercício da atividade.

Para cada tipologia de informação identifica-se a informação detida pelo IMT sobre os vários agentes do mercado de TVDE e aquela que é disponibilizada trimestralmente ao IMT pelos operadores de plataformas eletrónicas⁵. Com o objetivo de uma maior integração do serviço de TVDE no ecossistema da mobilidade urbana, destacam-se algumas propostas de informação adicional a solicitar aos operadores de TVDE e operadores de plataformas.

Tabela 5 – Informação conhecida pelo IMT e propostas de informação adicional

Tipo de informação	Informação detida pelo IMT	Informação reportada ao IMT (numa base trimestral, agregada e sem georreferenciação)	Proposta: informação a solicitar adicionalmente
Motoristas (prestam serviço ao operador de TVDE, podem estar registados em mais do que uma plataforma e identificam-se através do n.º único de registo)	Certificado de motorista de TVDE emitido pelo IMT, através do qual é atribuído um número único de registo de motorista de TVDE	N.º de motoristas registados nas plataformas	Solicitar às plataformas a listagem contendo o número único de registo de motorista de TVDE, de preferência por CIM/AM
Operadores de TVDE (podem estar registados em mais do que uma plataforma)	Listagem dos operadores de TVDE por concelho e distrito com licenciamento pelo IMT	N.º Operadores de TVDE registados nas plataformas	
Veículos (apenas podem ser utilizados veículos inscritos pelos operadores TVDE junto de plataforma eletrónica)		N.º Veículos registados nas plataformas	Solicitar aos operadores de TVDE as matrículas e titularidade dos veículos registados. Solicitar às plataformas a informação por matrícula, de preferência por CIM/AM (as plataformas devem conservar durante dois anos os registos de atividade dos operadores TVDE, motoristas e veículos, de acordo com o seu número único de registo de

⁵ De acordo com a Deliberação do IMT de 20 de novembro de 2019, nos termos do n.º 2 do Artigo 23.º da Lei n.º 45/2018, de 10/08, e no uso de competências próprias que lhe são conferidas pelo disposto na al. c) do n.º 2 do Artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 236/2012, de 31 de outubro, na sua redação atualizada, conjugado com a al. a), do n.º 1 do Artigo 21.º da Lei-Quadro dos Institutos Públicos.

Tipo de informação	Informação detida pelo IMT	Informação reportada ao IMT (numa base trimestral, agregada e sem georreferenciação)	Proposta: informação a solicitar adicionalmente
			motorista de TVDE, Art. 13º da Lei 45/2018)
Caraterização das viagens		N.º de Km percorridos	Dados por CIM/AM
		N.º de viagens efetuadas	
		N.º de viagens destinadas a passageiros com mobilidade reduzida	
		Tempo de espera médio para aceder ao serviço	
Informação laboral		Tempos totais de trabalho dos motoristas	
Avaliação do serviço		N.º de reclamações recebidas	
Preço do serviço		Valor das prestações de serviços Informação agregada	

Numa perspetiva de melhorar a informação conhecida destaca-se a importância de deter informação por CIM/AM sobre o serviço de TVDE, como já consta de algumas propostas constantes da tabela acima.

É desejável que a partilha de informação evolua no sentido das autoridades públicas poderem usufruir de dados mais detalhados, que permitam desencadear análises mais finas (com garantia das leis de proteção de dados), e a partir das quais seja possível melhorar o conhecimento sobre os padrões de deslocação em cada região, apoiar o planeamento urbano e promover a atratividade do setor da mobilidade e dos transportes.

Na tabela seguinte, apresentam-se algumas análises que podem ser solicitadas aos operadores de plataformas, de modo a que o sistema de mobilidade e transportes possa beneficiar das enormes bases de dados geridas por aqueles operadores e que abrangem apenas alguns exemplos das inúmeras possibilidades de análise que esses dados permitem.

Tabela 6 – Tipo de análises com base nos dados geridos pelas plataformas eletrónicas

Tipo de informação	Tipo de análises
Caraterização das viagens	Dados sobre a cobertura espacial do serviço.
	N.º médio de km percorridos por serviço.
	Os tempos de serviço em meio urbano.
	O peso dos serviços em meio urbano e rural.
	Mapear os pontos de recolha e de destino dos passageiros.
	Informação mais detalhada sobre a acessibilidade do serviço a pessoas com mobilidade reduzida.
	Diferenciar os serviços por dias úteis e fins de semana.
Preço do serviço	Opções de pagamento.
	Informação sobre o preço do serviço incluindo a desagregação da componente fixa da componente dinâmica (e.g. baseada no tempo ou na distância), incluindo descontos. Esta informação deve permitir a comparação entre serviço (e.g. às horas de ponta).
	Informação sobre restrições, condições, custos extra (e.g. sobre transporte de bagagem, transporte de animais, transporte de crianças, etc.).
Utilizadores (passageiros)	Informação agregada sobre o tipo de utilizadores das plataformas
	Sensibilidade às mudanças de preço (em função da distância e dos tempos de viagem)
	Avaliação dos utilizadores sobre o serviço prestado

A título de exemplo de como se podem criar ferramentas utilizando os dados de mobilidade agregados e anónimos de forma gratuita e disponíveis publicamente, cite-se o caso do mapa de calor New Mobility⁶ lançado em maio de 2020, pela Uber, em oito cidades do mundo: Bruxelas, Lisboa, Londres, Madrid, Paris, Roma, São Francisco e Washington DC. Este projeto integra a atividade de bicicletas (JUMP) e *scooters* e apresenta a cobertura espacial destes modos em cada uma daquelas cidades (incluindo Lisboa), visualizando onde esses modos são mais comuns.

⁶ <https://medium.com/uber-movement>

3.2.3. A importância dos dados

As plataformas de transporte rodoviário têm a capacidade de compilar e processar grandes quantidades de informação, altamente valiosa não só para as próprias plataformas digitais, mas também para as autoridades públicas. Esta informação poderia fazer parte da crescente infraestrutura de dados subjacente ao ecossistema da mobilidade urbana e incrementar a base de conhecimento sobre as viagens efetuadas pelos utilizadores / passageiros, através dos motoristas e veículos afetos ao serviço.

Subsiste um conflito de interesses entre as plataformas e as autoridades públicas de várias cidades⁷ em relação à possibilidade de utilização destes dados e a sua importância para a formulação de políticas públicas. Por um lado, as empresas partilham da visão de que a informação tem caráter confidencial, em parte em defesa da privacidade dos utilizadores e motoristas, mas, acima de tudo, por causa do valor comercial dessa informação. Por outro lado, as autoridades públicas defendem que essa informação deve ser considerada um bem público, de grande valor para o Estado e para as autoridades de transportes como ferramenta de planeamento urbano sustentável.

Partilha de dados entre entidades intervenientes:



Para que a partilha de informação se baseie na confiança das instituições, terá que haver um entendimento entre as partes sobre quem utiliza os dados, para que fins se destina a informação e com que frequência é utilizada⁸. Deve ser acima de tudo um processo transparente, que evite duplicações de fornecimento da informação, que utilize formatos *standard* para a partilha de dados e que assegure o cumprimento do Regulamento Geral sobre a Proteção de Dados (RGPD).

Por um lado, pode assumir-se que a entrada no mercado do transporte de passageiros tem como condição a obrigação de reporte de dados e nesta perspetiva, quanto mais dados e mais responsabilização houver por parte das empresas, maior será a integração dos seus serviços no ecossistema da mobilidade urbana.

Por outro lado, é necessário incorporar limites à partilha de dados, fixando níveis de informação adequados, sem se tornarem excessivos para as necessidades das autoridades públicas. Os

⁷ ITF (2021), Integrating Public Transport into Mobility as a Service: Summary and Conclusions, ITF Roundtable Reports, No. 184, OECD Publishing, Paris.

⁸ Ibidem.

princípios de governança de dados devem ser aceites por todas as partes como justos e suficientes para que o sistema funcione⁹.

Além disso, os operadores de plataformas devem ter a certeza de que as autoridades públicas apenas solicitam os dados de que necessitam para cumprir as suas obrigações.

Alguns princípios de confiança na partilha de informação:

- Estabelecer acordos de partilha de informação baseados na confiança das instituições, limitando os dados à informação necessária e proporcional ao fim a que se destina.
- Definir a informação que é partilhada com base em acordos justos.
- Flexibilizar o enquadramento normativo e propor a sua revisão sempre que necessário.
- Criar mecanismos de partilha de dados o mais abertos possível, e restritos quando necessário.

Neste processo, é importante estruturar os objetivos que estão vinculados ao pedido de dados específicos e registar que o envolvimento dos operadores de plataformas, demonstrado no reporte de informação, ajuda a contribuir para aumentar o conhecimento do setor dos transportes e da mobilidade, melhorando a sua acessibilidade e atratividade.

A utilização dos dados pelas autoridades públicas destina-se à criação de valor no âmbito do sistema de transportes e mobilidade através das seguintes atividades¹⁰:

- Antecipação e planeamento: conceção de políticas, planeamento de intervenções, e antecipação de possíveis mudanças e previsão das necessidades.
- Entrega: a utilização dos dados também serve para informar e melhorar a implementação de políticas, para melhorar a capacidade de resposta dos governos e a prestação de serviços públicos.
- Avaliação e monitorização: medir o impacto, avaliar as decisões e monitorizar a atuação dos vários intervenientes.

Por último, registre-se ainda a importância de também as autoridades públicas reforçarem o seu trabalho de recolha independente de dados sobre o setor, citando-se como exemplo a possível realização de um inquérito nacional aos utilizadores (passageiros) do serviço de TVDE e serviço de Táxis, com o objetivo de recolha de informação estatística sobre os motivos e tipos de viagens, a integração com outros modos e serviços, a qualidade percebida dos serviços, etc.

⁹ Ibidem

¹⁰ OCDE Public Governance Policy Papers No. 2 (2020)

4 Avaliação detalhada do quadro legal

4.1. INSUFICIÊNCIAS E PROPOSTAS DE MELHORIA

Como já foi referido, o presente relatório foi elaborado no cumprimento do artigo 31.º da Lei n.º 45/2018, de 10 de agosto, o qual estabelece:

- 1 A implementação dos serviços regulados na presente lei, no território nacional, é objeto de avaliação pelo IMT, I. P., decorridos três anos sobre a respetiva entrada em vigor, em articulação com a AMT, com as restantes entidades competentes e associações empresariais e de cidadãos relevantes.
- 2 Para efeitos do disposto no número anterior, compete ao IMT, I. P., a elaboração de um relatório final fundamentado, o qual deve apresentar as recomendações e propostas de ajustamento das regras legais e regulamentares em vigor, sempre que tal se afigure necessário para a melhoria do regime avaliado.
- 3 O relatório final a elaborar pelo IMT, I. P., deve ser submetido a parecer por parte da AMT, constituindo este, parte integrante daquele relatório.

O IMT, IP, para além dos contributos internos dos seus serviços, solicitou igualmente às forças policiais (GNR e PSP), a organismos da Administração Pública com competências na atividade do TVDE (ACT, ASAE, AT, CNPD, ISS), a sindicatos e suas associações (FECTRANS e STRUP), a associações patronais (AEO-TVDE) e aos operadores de plataformas eletrónicas, os comentários e as propostas de melhoria que consideraram realizar passados que são estes três anos de vigência da Lei n.º 45/2018, de 10 de agosto.

Com vista a sistematizar estas colaborações na avaliação do regime do TVDE, decidiu-se por uma ordenação utilizando o articulado da Lei n.º 45/2018, de 10 de agosto, retificada pela Declaração n.º 25-A/2018, da mesma data, nos artigos que foram abordados.

Artigo 2.º - Acesso à atividade

- 1 - A atividade de operador de TVDE é exercida em território português pelas pessoas coletivas que efetuem transporte individual remunerado de passageiros, nos termos e condições previstos na presente lei.
- 2 - A prestação do serviço de TVDE é permitida nos termos constantes da presente lei.
- 3 - A prestação de um serviço de TVDE inicia-se com a aceitação, por um motorista ao serviço de um operador, de um pedido de transporte entre dois pontos submetido por um ou mais utilizadores numa plataforma eletrónica e termina com o abandono pelo utilizador desse veículo, depois de realizado o transporte para o destino selecionado, ou por qualquer outra causa que implique a cessação de fruição do veículo pelo utilizador.
- 4 - As empresas que desenvolvam a atividade de transporte em táxi podem simultaneamente desenvolver a atividade de operador de TVDE, mediante cumprimento dos procedimentos de licenciamento aplicáveis e das disposições previstas na presente lei, afetando a esta atividade veículos não licenciados como táxis, não sendo estes veículos considerados em caso algum adstritos a um serviço público de transporte, nem beneficiando das isenções e benefícios previstos para os mesmos.

Súmula dos contributos:

O IMT entende que a redação do nº 1 deveria ser melhorada por forma a contemplar o exercício da atividade de operador TVDE pelos empresários em nome individual

Quanto à existência da atividade de operador de TVDE, quer os operadores de plataformas eletrónicas, quer a associação dos operadores TVDE consideram fundamental a sua existência já que, como refere um dos operadores de plataformas eletrónicas, eles garantem a gestão da frota e a legalidade administrativa da atividade

Os operadores de plataformas eletrónicas defendem a existência de benefícios iguais aos do transporte em táxi para esta atividade

Artigo 3.º - Licenciamento

- 1 - O início da atividade de operador de TVDE está sujeito a licenciamento do Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I. P., (IMT, I. P.), a requerer por via eletrónica mediante o preenchimento de formulário normalizado e disponibilizado através do Balcão do Empreendedor, a que se refere o artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 92/2010, de 26 de julho, procedendo aquela entidade, no prazo de 30 dias úteis, à análise do pedido e à respetiva decisão, considerando-se este tacitamente deferido se no prazo previsto não for proferida decisão.
- 2 - Constitui causa de indeferimento o não preenchimento de algum dos requisitos legalmente exigidos para o seu exercício.
- 3 - Quando, por motivo de indisponibilidade das plataformas eletrónicas, não for possível o cumprimento do disposto no n.º 1, o pedido de licenciamento em causa pode ser efetuado por qualquer outro meio previsto na lei, nomeadamente através de formulário eletrónico disponibilizado no sítio na Internet do IMT, I. P.
- 4 - Para efeitos do pedido de licenciamento referido no n.º 1, devem ser transmitidos pelo interessado os seguintes elementos instrutórios:
 - a) Denominação social;
 - b) Número de identificação fiscal;
 - c) Sede;
 - d) Designação ou marcas adotadas para operação;
 - e) Endereço eletrónico;
 - f) Titulares dos órgãos de administração, direção ou gerência e respetivos certificados de registo criminal;
 - g) Pacto social;
 - h) Inscrições em registos públicos e respetivos números de registo.
- 5 - Os interessados são dispensados da apresentação dos elementos instrutórios previstos no número anterior, quando estes estejam em posse de qualquer autoridade administrativa pública nacional, devendo para o efeito dar o seu consentimento para que o IMT, I. P., proceda à respetiva obtenção, nos termos da alínea d) do artigo 5.º do Decreto-Lei n.º 92/2010, de 26 de julho, e do artigo 28.º-A do Decreto-Lei n.º 135/99, de 22 de abril, alterado e republicado pelo Decreto-Lei n.º 73/2014, de 13 de maio.
- 6 - Quando façam uso da faculdade prevista no número anterior, os interessados indicam os dados necessários para a obtenção dos elementos instrutórios em questão.
- 7 - Decorrido o prazo previsto no n.º 1 sem que o pedido seja indeferido, essa informação é disponibilizada no Balcão do Empreendedor.
- 8 - A licença é emitida por um prazo não superior a dez anos, podendo ser renovada por períodos suplementares de cinco anos, desde que se mantenham os requisitos de acesso à atividade.

Súmula dos contributos:

A AT considera indispensável que fique definida, como obrigatória, a comprovação direta, ou indireta, por via do n.º 5 deste artigo, de que a entidade se encontra registada, junto desse organismo, para o exercício de uma atividade

O IMT considera pertinente que fique previsto o cancelamento e a suspensão da atividade de operador TVDE e as respetivas condicionantes, quer a pedido do próprio quer por iniciativa dos serviços

Artigo 4.º - Idoneidade do operador de transporte em veículo descaracterizado a partir de plataforma eletrónica

- 1 - A idoneidade do operador de transporte em veículo descaracterizado a partir de plataforma eletrónica é aferida relativamente aos titulares dos órgãos de administração, direção ou gerência, designadamente através da consulta do certificado de registo criminal.
- 2 - São consideradas idóneas as pessoas relativamente às quais não se verifique qualquer dos seguintes factos:
 - a) Proibição legal para o exercício do comércio;
 - b) Condenação, com trânsito em julgado, por infrações de natureza criminal às normas relativas ao regime das prestações de natureza retributiva, ou às condições de higiene e segurança no trabalho, à proteção do ambiente e à responsabilidade profissional;
 - c) Inibição do exercício do comércio por ter sido declarada a falência ou insolvência, enquanto não for levantada a inibição ou a reabilitação do falido.
- 3 - A condenação pela prática de um dos crimes previstos na alínea b) do número anterior não afeta a idoneidade de todos aqueles que tenham sido reabilitados, nos termos do disposto nos artigos 11.º e 12.º da Lei n.º 37/2015, de 5 de maio, nem impede o IMT, I. P., de considerar, fundamentadamente, que estão reunidas as condições de idoneidade, tendo em conta, nomeadamente, o tempo decorrido desde a prática dos factos.
- 4 - Para efeitos do presente artigo, o operador de TVDE deve enviar anualmente ao IMT, I. P., o certificado de registo criminal dos titulares dos respetivos órgãos de administração, direção ou gerência, ou autorizar à sua obtenção, nos termos dos n.ºs 4 e 5 do artigo 3.º.

Súmula dos contributos:

O IMT considera que, à semelhança de outras atividades de transporte, deveria ficar consagrado que os requisitos de acesso à atividade são de verificação permanente não existindo necessidade de comprovação anual podendo o seu cumprimento ser verificado em sede de fiscalização

Artigo 6.º - Passageiros com mobilidade reduzida

- 1 - A plataforma eletrónica fornece obrigatoriamente aos utilizadores, efetivos e potenciais, a possibilidade de estes solicitarem um veículo capaz de transportar passageiros com mobilidade reduzida, bem como os seus meios de locomoção.
- 2 - O tempo de espera para aceder a um veículo capaz de transportar aqueles meios de locomoção tem que ser inferior a 15 minutos.
- 3 - Em situações excecionais e justificáveis pela plataforma eletrónica o tempo de espera pode ser superior, nunca excedendo os 30 minutos.
- 4 - A forma de cálculo do preço para este serviço é exatamente igual à do serviço sem solicitação de acesso a mobilidade reduzida.

- 5 - É obrigatório o transporte de cães-guia de passageiros invisuais e de cadeiras de rodas ou outros meios de marcha de pessoas com mobilidade reduzida, bem como de carrinhos e acessórios para o transporte de crianças.
- 6 - Não estando a plataforma eletrónica em condições de garantir a imediata prestação desse serviço, deve informar automaticamente o utilizador de outros prestadores de serviço com essa capacidade que estejam disponíveis.

Súmula dos contributos:

Um dos contributos foi no sentido de ficar estabelecido o uso obrigatório de sistema de retenção para crianças com menos de 135 cm mediante a cobrança de uma sobretaxa

Um dos operadores de plataforma eletrónica considera que a obrigação de transportar passageiros com mobilidade reduzida é uma obrigação de serviço público que está a ser imposta aos operadores privados; por outro lado, argumenta igualmente que existem poucos veículos adaptados no mercado nacional e que se torna impossível recuperar os investimentos realizados neste tipo de viaturas

Artigo 9.º - Cumprimento dos requisitos de exercício

- 1 - O operador de TVDE está obrigado a assegurar o pleno e permanente cumprimento dos requisitos de exercício da atividade previstos na presente lei, incluindo os respeitantes a veículos e motoristas afetos à prestação de serviços de TVDE, sob pena de o IMT, I. P., poder determinar, nos termos gerais, as medidas adequadas à defesa da legalidade, designadamente, a suspensão, limitação ou cessação da atividade em caso de incumprimento.
- 2 - O operador de TVDE observa todas as vinculações legais e regulamentares relevantes para o exercício da sua atividade, incluindo as decorrentes da legislação laboral, de segurança e saúde no trabalho e de segurança social.
- 3 - São obrigatoriamente comunicadas à Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT) as operações de concentração de operadores de TVDE, como tal previstas na Lei n.º 19/2012, de 8 de maio.

Súmula dos contributos:

A AT considera que o n.º 2 do artigo 9.º deverá fazer referência igualmente à legislação fiscal

Artigo 10.º - Atividade de motorista de transporte em veículo descaracterizado a partir de plataforma eletrónica

- 1 - Apenas podem conduzir veículos de TVDE os motoristas inscritos junto de plataforma eletrónica.
- 2 - O motorista de TVDE, que presta serviço ao operador de TVDE, deve preencher, cumulativamente, os seguintes requisitos:
 - a) Ser titular de carta de condução há mais de três anos para a categoria B com averbamento no grupo 2;
 - b) Deter certificado de curso de formação rodoviária para motoristas, nos termos dos números seguintes;
 - c) Ser considerado idóneo, nos termos do artigo seguinte;
 - d) Ser titular de certificado de motorista de TVDE, emitido pelo IMT, I. P. segundo modelo aprovado por deliberação do respetivo conselho diretivo, demonstrado o preenchimento dos requisitos mencionados nas alíneas anteriores que, atribui ao

- interessado um número único de registo de motorista de TVDE, com o qual é identificado em todas as plataformas eletrónicas;
- e) Dispor de um contrato escrito que titule a relação entre as partes.
- 3 - O curso de formação a que se refere a alínea b) do número anterior, válido pelo período de cinco anos, deve ter uma carga horária a definir por portaria do membro do Governo competente, e integrar especificamente módulos relativos a comunicação e relações interpessoais, normas legais de condução, técnicas de condução, regulamentação da atividade, situações de emergência e primeiros socorros.
 - 4 - O certificado referido na alínea b) do n.º 2 é emitido por escola de condução ou entidade formadora legalmente habilitada, e depende da frequência efetiva pelo formando da carga horária mínima referida no número anterior.
 - 5 - O certificado de motorista de TVDE é válido pelo período de cinco anos, renovável por iguais períodos, contados da data da sua emissão pelo IMT, I. P., dependendo a renovação do preenchimento cumulativo, pelo motorista requerente, dos requisitos de idoneidade e da frequência de curso de atualização com carga horária de 8 horas, versando as matérias referidas no n.º 3.
 - 6 - O IMT, I. P. deve proceder à apreensão do certificado de motorista de TVDE sempre que comprovadamente se verifique a falta superveniente de um dos requisitos mencionados nas alíneas a) a c) do n.º 2.
 - 7 - O requisito previsto na alínea b) do n.º 2 é dispensado a quem seja titular de certificado de motorista de táxi, emitido e válido nos termos da Lei n.º 6/2013, de 22 de janeiro.
 - 8 - O certificado previsto na alínea d) do n.º 2 pode ser substituído por guia emitida pelo IMT, I. P., a qual faz prova de entrega de um pedido de certificado, sendo a mesma válida pelo período nela indicado.
 - 9 - Os motoristas afetos à prestação do serviço de TVDE devem, no exercício da respetiva atividade, fazer-se acompanhar do certificado de motorista de TVDE, da guia referida no número anterior, ou do certificado de motorista de táxi.
 - 10 - Ao vínculo jurídico estabelecido entre o operador de TVDE e o motorista afeto à atividade, titulado por contrato escrito assinado pelas partes, e independentemente da denominação que as partes tenham adotado no contrato, é aplicável o disposto no artigo 12.º do Código do Trabalho.
 - 11 - Para os efeitos do disposto no número anterior, aplicando-se o artigo 12.º do Código do Trabalho, considera-se que os equipamentos e instrumentos de trabalho são todos os que sejam pertencentes ao beneficiário ou por ele explorados por aluguer ou qualquer outra modalidade de locação.
 - 12 - Sem prejuízo da aplicação da demais legislação vigente, ao motorista vinculado por contrato de trabalho é aplicável o regime de organização do tempo de trabalho das pessoas que exercem atividades móveis de transporte rodoviário previsto no Decreto-Lei n.º 237/2007, de 19 de junho, e ao motorista independente, o regime de organização do tempo de trabalho previsto no Decreto-Lei n.º 117/2012, de 5 de junho.

Súmula dos contributos:

O IMT considera que a formação dos motoristas TVDE deverá ser reforçada e densificada, devendo ser introduzidas provas de exame no acesso à profissão, por forma a equiparar com as restantes atividades de transporte

A ACT considera ser de presumir igualmente a relação de trabalho entre o motorista e o operador de plataforma

Os representantes dos trabalhadores consideram que deverão ficar clarificadas/definidas as regras de bloqueio de motoristas e de operadores a que os operadores de plataformas eletrónicas deverão respeitar

Um dos operadores de plataformas eletrónicas propõe a flexibilização das regras de acesso à profissão de motorista

Artigo 11.º - Idoneidade do motorista

- 1 - Sem prejuízo do disposto no número seguinte, são causas de falta de idoneidade para o exercício da atividade de motorista de TVDE quaisquer condenações por decisão transitada em julgado pela prática de crimes:
 - a) Que atentem contra a vida, integridade física ou liberdade pessoal;
 - b) Que atentem contra a liberdade e a autodeterminação sexual;
 - c) De condução perigosa de veículo rodoviário e de condução de veículo em estado de embriaguez ou sob influência de estupefacientes ou substâncias psicotrópicas;
 - d) Cometidos no exercício da atividade de motorista.
- 2 - 2 - A condenação pela prática de um dos crimes previstos no número anterior não afeta a idoneidade de todos aqueles que tenham sido reabilitados, nos termos do disposto nos artigos 11.º e 12.º da Lei n.º 37/2015, de 5 de maio, nem impede o IMT, I. P., de considerar, fundamentadamente, que estão reunidas as condições de idoneidade, tendo em conta, nomeadamente, o tempo decorrido desde a prática dos factos.

Súmula dos contributos:

Um dos operadores de plataforma eletrónica propõe a simplificação no acesso à verificação de documentos e licenças emitidos

Artigo 12.º - Veículos

- 1 - Apenas podem ser utilizados veículos inscritos pelos operadores TVDE junto de plataforma eletrónica, a qual deve atestar o cumprimento dos requisitos legais e regulamentares aplicáveis aos veículos.
- 2 - O operador de plataforma eletrónica não pode ser proprietário de veículos de TVDE, nem financiar ou ser parte interessada em negócio relativo à aquisição, aluguer, leasing ou outra forma de utilização de veículos de TVDE.
- 3 - Para a atividade de TVDE só podem ser utilizados veículos automóveis ligeiros de passageiros de matrícula nacional, com lotação não superior a nove lugares, incluindo o do motorista.
- 4 - Os veículos devem possuir idade inferior a sete anos a contar da data da primeira matrícula.
- 5 - Os veículos devem ser apresentados à inspeção técnica periódica um ano após a data da primeira matrícula e, em seguida, anualmente.
- 6 - Sem prejuízo dos demais seguros exigidos por lei, os veículos que efetuem TVDE devem possuir seguro de responsabilidade civil e acidentes pessoais, que inclua os passageiros transportados e respetivos prejuízos, em valor não inferior ao mínimo legalmente exigido para a atividade de transporte de aluguer em veículos automóveis ligeiros de passageiros.
- 7 - Os veículos circulam sem qualquer sinal exterior indicativo do tipo de serviço que prestam, com exceção de um dístico, visível do exterior e amovível, em termos a definir por deliberação do conselho diretivo do IMT, I. P.

- 8 - É proibida a colocação ou exibição de publicidade no interior ou exterior do veículo que efetue TVDE.
- 9 - Os veículos que efetuem TVDE não têm acesso às faixas de rodagem e às vias de trânsito, devidamente sinalizadas, reservadas ao transporte público de passageiros, nos termos dos artigos 76.º e 77.º do Código da Estrada, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 114/94, de 3 de maio.

Súmula dos contributos:

O IMT propõe a obrigatoriedade de licenciamento/registo dos veículos utilizados na atividade e a definição dos documentos obrigatórios a bordo

O representante dos trabalhadores, o representante da associação dos operadores de TVDE e alguns dos operadores de plataformas eletrónicas propõem o aumento da idade dos veículos; um dos operadores de plataformas eletrónicas sugere que, apenas, os veículos elétricos possam ter maior antiguidade

O representante dos trabalhadores propõe a obrigatoriedade do licenciamento dos veículos e a criação de um contingente geral

Existe uma proposta de reforço de identificação dos veículos afetos à atividade: por exemplo, diferente cor de matrículas

Os operadores de plataformas eletrónicas propõem a abolição da proibição de publicidade, a possibilidade de uso das faixas BUS (por exemplo de TVDE em veículos elétricos quando ocupados) e um deles propõe a eliminação da proibição de lhes estar vedado o acesso à aquisição ou financiamento de veículos impedindo-os de financiar frotas mais sustentáveis ambientalmente

Artigo 13.º - Duração da atividade

- 1 - Os motoristas de TVDE não podem operar veículos de TVDE por mais de dez horas dentro de um período de 24 horas, independentemente do número de plataformas nas quais o motorista de TVDE preste serviços, sem prejuízo da aplicação das normas imperativas, nomeadamente do Código do Trabalho, se estabelecerem período inferior.
- 2 - Os operadores de plataformas eletrónicas devem implementar mecanismos que garantam o cumprimento dos limites referido no número anterior.
- 3 - As plataformas eletrónicas devem conservar durante dois anos os registos de atividade dos operadores TVDE, motoristas e veículos, de acordo com o seu número único de registo de motorista de TVDE.

Súmula dos contributos:

Todos os contributos (ACT, IMT, operadores e plataformas) vão no sentido que as matérias relacionadas com o controlo das horas de trabalho e descanso dos motoristas deverão ser clarificadas

A AT considera que o prazo de 2 anos estabelecido no n.º 3 é demasiado curto propondo que seja alargado para 4 anos

Artigo 14.º - Controlo e limitação da atividade

- 1 - O operador da plataforma eletrónica está obrigado a assegurar o pleno e permanente cumprimento dos requisitos de exercício da atividade previstos na presente lei, incluindo os respeitantes a veículos e operadores de serviço de TVDE.

- 2 - O operador da plataforma eletrónica deve bloquear o acesso aos serviços prestados pela mesma por parte dos operadores de TVDE, motoristas ou veículos que incumpram qualquer dos requisitos referidos na presente lei, sempre que disso tenha ou devesse ter conhecimento.
- 3 - O acesso a plataforma eletrónica de motoristas de TVDE que não cumpram os requisitos referidos no número anterior ou que tenham deixado de reunir os mesmos após o acesso à atividade é da responsabilidade do respetivo operador, sem prejuízo dos poderes cometidos ao IMT, I. P., e demais entidades fiscalizadoras.

Súmula dos contributos:

O representante dos operadores de TVDE considera que qualquer bloqueio executado pelos operadores de plataformas deve ser comunicado com 15 dias de antecedência e com a identificação e a justificação dos motivos do bloqueio

Artigo 15.º - Preço e pagamento do serviço

- 1 - A prestação do serviço de TVDE pode ser remunerada pela aplicação de uma ou mais tarifas à distância percorrida e ou ao tempo despendido no transporte, ou pela aplicação de um preço fixo determinado antes da contratação do serviço.
- 2 - Os valores das tarifas são fixados livremente entre as partes, sem prejuízo do disposto nos números seguintes, devendo os preços finais cobrir todos os custos associados ao serviço, em harmonia com as melhores práticas do sector dos transportes.
- 3 - O operador da plataforma eletrónica pode cobrar uma taxa de intermediação, a qual não pode ser superior a 25 % do valor da viagem calculada nos termos dos números anteriores.
- 4 - A plataforma eletrónica deve disponibilizar ao utilizador de um modo claro, perceptível e objetivo, antes do início de cada viagem e durante a mesma:
 - a) A fórmula de cálculo do preço, indicando nomeadamente de forma discriminada o preço total, a taxa de intermediação aplicada e as tarifas aplicáveis, nomeadamente por distância, tempo e fator de tarifa dinâmica;
 - b) Uma estimativa do preço da viagem a realizar, calculada com base nos elementos fornecidos pelo utilizador e fatores de ponderação que compõem a fórmula de cálculo do preço a cobrar pelo operador do serviço.
- 5 - Os prestadores de serviço podem aplicar uma tarifa dinâmica, a qual não pode ser superior ao valor decorrente da aplicação de um fator de majoração de 100 % ao valor médio do preço cobrado pelos serviços prestados nas 72 horas imediatamente anteriores por esse operador.
- 6 - A plataforma eletrónica deve também disponibilizar para qualquer itinerário, em alternativa, uma proposta de preço fixo predeterminado, que, em caso de aceitação pelo utilizador, corresponde ao preço a cobrar no final do serviço independentemente da distância percorrida ou do tempo despendido.
- 7 - O pagamento do serviço é processado e registado através da plataforma eletrónica, só sendo permitido o pagamento através de meios eletrónicos.
- 8 - Num prazo razoável após a conclusão da prestação do serviço, a plataforma eletrónica envia ao utilizador uma fatura eletrónica, indicando entre outros:
 - a) O código único de referência da viagem;
 - b) A origem e o destino do percurso;
 - c) O tempo e a distância total do percurso;
 - d) Valor total do preço a pagar, com discriminação do IVA à taxa legal aplicável e de outros impostos ou taxas;
 - e) Demonstração do cálculo do preço, com base nos elementos e fator de ponderação que compõem a respetiva fórmula de cálculo, incluindo a taxa de intermediação cobrada pelo operador de plataforma eletrónica.

Súmula dos contributos:

O representante dos motoristas propõe a existência de tarifas reguladas

O representante dos motoristas propõe a existência de local fixo para atendimento presencial por parte dos operadores de plataformas

Existe uma proposta para ficar definida a proibição da existência de TPA a bordo do veículo

O representante dos operadores propõe que a fixação das tarifas seja acordada entre as partes e o preço final contemplar todo o tempo e distância desde a aceitação do serviço até ao destino final, assim como fixar a taxa de intermediação, no máximo, em 10% do valor da viagem

Um operador de plataforma eletrónica propõe que seja alargado o âmbito de aplicação da tarifa dinâmica, outro propõe a possibilidade de pagamentos em numerário e a criação de uma tarifa mínima e outro propõe a liberalização dos preços, com fixação de regras de transparência, assim como deveria ser abolida a limitação imposta à tarifa dinâmica

Artigo 17.º - Acesso à atividade

- 1 - O início da atividade de operador de plataformas eletrónicas está sujeito a licenciamento do IMT, I. P., a requerer por via eletrónica mediante o preenchimento de formulário normalizado e disponibilizado através do Balcão do Empreendedor, a que se refere o artigo 6.º do [Decreto-Lei n.º 92/2010](#), de 26 de julho, procedendo aquela entidade, no prazo de 30 dias úteis, à análise do pedido e à respetiva decisão, considerando-se este tacitamente deferido se no prazo previsto não for proferida decisão.
- 2 - Constitui causa de indeferimento o não preenchimento de algum dos requisitos legalmente exigidos para o seu exercício.
- 3 - Quando, por motivo de indisponibilidade das plataformas eletrónicas, não for possível o cumprimento do disposto no número anterior, o pedido de licenciamento em causa pode ser efetuado por qualquer outro meio previsto na lei, nomeadamente através de formulário eletrónico disponibilizado no sítio na Internet do IMT, I. P.
- 4 - Para efeitos do licenciamento referido no n.º 1, devem ser transmitidos pelo interessado os seguintes elementos instrutórios:
 - a) Denominação social;
 - b) Número de identificação fiscal;
 - c) Sede;
 - d) Designação ou marcas adotadas para operação;
 - e) Endereço eletrónico;
 - f) Titulares dos órgãos de administração, direção ou gerência e respetivos certificados de registo criminal;
 - g) Pacto social;
 - h) Inscrições em registos públicos e respetivos números de registo.
- 5 - Além dos elementos referidos no número anterior, o operador que explore plataformas eletrónicas e que não tenha sede em Portugal deve comunicar ao IMT, I. P., um representante em território nacional identificado através da apresentação dos elementos referidos no número anterior.
- 6 - Os interessados são dispensados da apresentação dos elementos instrutórios previstos no n.º 4, quando estes estejam em posse de qualquer autoridade administrativa pública nacional, devendo para o efeito dar o seu consentimento para que o IMT, I. P. proceda à respetiva obtenção, nos termos da alínea d) do artigo 5.º do [Decreto-Lei n.º 92/2010](#), de 26 de julho, e

- do artigo 28.º-A do Decreto-Lei n.º 135/99, de 22 de abril, alterado e republicado pelo Decreto-Lei n.º 73/2014, de 13 de maio.
- 7 - Quando façam uso da faculdade prevista no número anterior, os interessados indicam os dados necessários para a obtenção dos elementos instrutórios em questão.
 - 8 - As informações referidas nos n.ºs 4 e 5 devem estar disponíveis na plataforma eletrónica para consulta por qualquer interessado, com exceção da indicação dos titulares dos órgãos de administração, direção ou gerência e do pacto social.
 - 9 - O IMT, I. P., mantém no seu sítio da Internet a lista e contactos dos operadores habilitados a exercer a atividade de operador de plataformas eletrónicas nos termos do presente artigo, e, relativamente a cada um deles, os elementos constantes das alíneas a) a d) do n.º 4.
 - 10 - O operador de plataformas eletrónicas está obrigado a assegurar o pleno e permanente cumprimento dos requisitos de exercício da atividade previstos na presente lei, incluindo os respeitantes aos termos de prestação de serviços de TVDE e ao cumprimento das normas e decisões nacionais, sob pena de o IMT, I. P., poder determinar as medidas adequadas à defesa da legalidade, designadamente, a suspensão, limitação ou cessação da atividade em caso de incumprimento.
 - 11 - O operador de plataformas eletrónicas observa todas as vinculações legais e regulamentares relevantes para o exercício da sua atividade, incluindo as decorrentes da legislação laboral, de segurança e saúde no trabalho e de segurança social.

Súmula dos contributos:

O IMT considera que as empresas candidatas a uma licença de operador de plataforma eletrónica deveriam obrigatoriamente constituir estabelecimento estável em Portugal, já que se considera que o n.º 5 deste artigo colide com o artigo 4.º do Código das Sociedades Comerciais; deveria estar prevista a comunicação obrigatória das alterações aos requisitos iniciais, a comunicação obrigatória de cancelamento da atividade ou da sua suspensão e um prazo máximo para o seu início; a licença de operador de plataforma deveria ter um limite de validade; as plataformas eletrónicas deveriam estar obrigatoriamente localizadas em Portugal e deveria igualmente ser prevista a obrigação de demonstração da regularização das situações fiscal e contributiva como requisito de licenciamento

O representante da associação dos operadores de TVDE considera que deveria ficar definida a obrigatoriedade de o operador de plataforma eletrónica possuir um estabelecimento fixo para atendimento ao público, em território nacional, com horário de funcionamento previamente estabelecido, e que o operador de plataformas eletrónicas deverá ser obrigado a enviar para a AMT o contrato que veicula os direitos e os deveres dos operadores de TVDE, o qual não deverá ter uma duração não inferior a um ano.

Artigo 19.º - Serviços disponibilizados pelas plataformas eletrónicas

- 1 - Sem prejuízo das demais obrigações constantes da presente lei, as plataformas eletrónicas disponibilizam obrigatoriamente em relação a cada serviço, antes do início de cada viagem e durante a mesma:
 - a) De forma clara, suficiente e transparente, a informação relativa aos termos e condições de acesso ao mercado por elas organizado e aos serviços disponibilizados;
 - b) O preço da viagem, os elementos que compõem a fórmula de cálculo e respetivo fator de ponderação, nos termos do artigo 15.º;
 - c) A utilização de mapas digitais para acompanhamento em tempo real do trajeto do veículo;
 - d) Mecanismos transparentes, credíveis e fiáveis de avaliação da qualidade do serviço pelo utilizador, nomeadamente por botão eletrónico de avaliação relativo a cada operação, bem como o botão eletrónico para apresentação de queixas a que se refere o número seguinte;

- e) Identificação do motorista, incluindo o seu número único de registo de motorista de TVDE e fotografia;
 - f) Uma fotografia do veículo de TVDE que o motorista está autorizado a utilizar, bem como a respetiva matrícula, a sua marca e modelo, o número de lugares e o ano de fabrico;
 - g) Os termos da emissão de fatura eletrónica, nos termos do artigo 15.º
- 2 - Para efeitos de reclamação do serviço pelos utilizadores, ou do exercício de poderes de fiscalização pelas entidades competentes, as plataformas devem disponibilizar:
- a) Um botão eletrónico para a apresentação de queixas, de forma visível e facilmente acessível na página principal da plataforma, que redirecione o utilizador para um Livro de Reclamações Eletrónico, igualmente disponível na plataforma; e
 - b) Informações sobre resolução alternativa de litígios, nos termos da Lei n.º 144/2015, de 8 de setembro.
- 3 - Após a receção de uma queixa ou reclamação, o operador da plataforma deve realizar as diligências necessárias a apurar e, quando necessário, corrigir o motivo que lhes deu origem, devendo manter um registo das mesmas e de todo o procedimento, por um período não inferior a dois anos a contar da data da queixa ou reclamação.
- 4 - A operação de plataformas eletrónicas observa a legislação nacional e europeia relativa à recolha e proteção de dados pessoais e demais informação sensível a que tenham acesso no âmbito da respetiva atividade, nomeadamente a informação sobre o histórico dos percursos realizados.
- 5 - É proibida a criação e a utilização de mecanismos de avaliação de utilizadores por parte dos motoristas de TVDE ou dos operadores de plataformas eletrónicas.

Súmula dos contributos:

O representante dos motoristas propõe que sempre que a avaliação do motorista for inferior a 5 estrelas, obrigatoriamente e cumulativamente deverá ocorrer fundamentação com garantia de direito de defesa

Um dos operadores de plataformas eletrónicas propõe a abolição da impossibilidade dos motoristas avaliarem os passageiros, já que tal proibição impede de identificar utilizadores abusivos

Artigo 20.º - Deveres gerais dos operadores de plataformas eletrónicas

- 1 - O operador de plataforma eletrónica é solidariamente responsável perante os utilizadores pelo pontual cumprimento das obrigações resultantes do contrato.
- 2 - A verificação e certificação dos sistemas tecnológicos de suporte à operação do serviço de TVDE, quanto ao cumprimento da legislação nacional e europeia relativa à recolha e proteção de dados pessoais e demais informação sensível a que tenham acesso no âmbito da respetiva atividade, nomeadamente a informação sobre o histórico dos percursos realizados, é realizada mediante auditoria sob supervisão da Comissão Nacional de Proteção de Dados.
- 3 - O sistema informático deve registar os tempos de trabalho do motorista, e o cumprimento dos limites de tempo de condução e repouso.
- 4 - O operador de plataforma eletrónica garante uma política de preços compatível com a legislação em matéria de concorrência.

Súmula dos contributos:

A CNPD considera que deverá propor uma revisão da Lei n.º 45/2018 quanto à delimitação do âmbito de competência de fiscalização das plataformas eletrónicas no que aos tratamentos de dados pessoais diz respeito, clarificando qual a entidade titular de tal poder, bem como

expressamente prevendo a exclusão dessa competência quando em causa estejam tratamentos de dados pessoais transfronteiriços realizados no âmbito de atividade de operadores que têm estabelecimento principal no território de um outro Estado-Membro.

Artigo 24.º - Entidades fiscalizadoras

A fiscalização do cumprimento das disposições da presente lei compete às seguintes entidades, no quadro das suas competências:

- a) IMT, I. P.;
- b) AMT;
- c) Autoridade para as Condições do Trabalho;
- d) Instituto da Segurança Social, I. P.;
- e) Guarda Nacional Republicana;
- f) Polícia de Segurança Pública;
- g) Autoridade Tributária;
- h) Comissão Nacional de Proteção de Dados.

Súmula dos contributos:

A AT solicita a alteração da denominação constante da alínea g) do artigo 24.º para “Autoridade Tributária e Aduaneira”.

O IMT faz notar que a Lei 45/2018 não define a forma como as plataformas eletrónicas ou os operadores de TVDE devem facultar a informação legalmente exigível às entidades fiscalizadoras, solicitando a PSP e a GNR o acesso em tempo real à informação nas diferentes plataformas, para poder verificar se a recolha de passageiros foi efetuada mediante pedido formalizado na plataforma, se o motorista está inscrito numa plataforma e/ou se o veículo está inscrito numa plataforma

Artigo 25.º - Regime sancionatório

- 1 - As infrações às disposições da presente lei constituem contraordenações, sendo-lhes aplicáveis, em tudo quanto nela não se encontra especialmente regulado, o regime geral das contraordenações.
- 2 - São sancionadas com coima de (euro) 2 000 a (euro) 4 500, no caso de pessoas singulares, ou de (euro) 5 000 a (euro) 15 000, no caso de pessoas coletivas, as seguintes infrações, praticadas com dolo ou negligência:
 - a) A prestação de serviços de TVDE fora de plataforma eletrónica;
 - b) O incumprimento da proibição de receção e de solicitação de serviços constante do n.º 3 do artigo 5.º;
 - c) A violação das regras constantes dos artigos 6.º e 7.º;
 - d) A recusa de serviços fora dos casos a que se refere o artigo 8.º;
 - e) A condução de veículos de TVDE por motoristas não inscritos junto de plataforma eletrónica, nos termos do artigo 10.º;
 - f) Exercício da atividade de motorista de TVDE com inobservância do disposto no n.º 1 do artigo 10.º;
 - g) A intermediação de serviços de TVDE em inobservância do n.º 2 do artigo 10.º;
 - h) A utilização de veículos para TVDE não inscritos junto de plataforma eletrónica, nos termos do artigo 12.º;
 - i) A inobservância pelo operador de plataforma eletrónica da proibição constante do n.º 2 do artigo 12.º;
 - j) A utilização de veículos com inobservância do disposto nos n.ºs 3, 4, 5, 6, 7 e 8 do artigo 12.º;
 - k) A violação dos limites de duração de atividade constantes dos n.ºs 1 e 2 do artigo 13.º;

- l) A intermediação de serviços de TVDE em violação do n.º 1 do artigo 13.º;
- m) A inobservância do dever de manter registos, nos termos do n.º 3 do artigo 13.º;
- n) A inobservância do dever de bloqueio, nos termos do n.º 2 do artigo 14.º;
- o) A cobrança de preços pela prestação do serviço de TVDE com inobservância do disposto nos n.ºs 2, 3, 5, 6 e 7 do artigo 15.º;
- p) O incumprimento da obrigação da disponibilização de preços, nos termos do n.º 4 do artigo 15.º;
- q) O incumprimento do dever de emissão de fatura, nos termos do disposto no n.º 8 do artigo 15.º;
- r) A disponibilização de serviços pelas plataformas eletrónicas em inobservância do disposto nos n.ºs 1 e 2 do artigo 19.º;
- s) A não realização das diligências previstas no n.º 3 do artigo 19.º;
- t) A não manutenção de registos nos termos do n.º 3 do artigo 19.º;
- u) A inobservância da proibição constante do n.º 5 do artigo 19.º e da disposição prevista no n.º 4 do artigo 20.º;
- v) A prestação de informações falsas no âmbito dos deveres de informação previstos no artigo 30.º;
- w) O não pagamento das contribuições no prazo estabelecido no n.º 3 do artigo 30.º;
- x) O não envio da informação prevista nos n.ºs 4 e 5 do artigo 30.º

Súmula dos contributos:

O IMT faz notar a inexistência de coimas para algumas infrações, a desproporcionalidade das coimas entre as pessoas singulares e as coletivas e a inexistência de definição de imputabilidades/responsabilidades para as diferentes infrações

As forças policiais referem a necessidade de criar acessos à informação do IMT para identificação dos titulares das licenças, dos licenciamentos cancelados e dos prazos de validade

Um dos operadores de plataforma eletrónica considera que a lei tem uma carga sancionatória excessiva

Artigo 30.º - Contribuição de regulação e supervisão

- 1 - Os operadores de plataforma eletrónica estão obrigados ao pagamento de uma contribuição, que visa compensar os custos administrativos de regulação e acompanhamento das respetivas atividades e estimular o cumprimento dos objetivos nacionais em matéria de mobilidade urbana.
- 2 - O valor da contribuição prevista no número anterior corresponde a uma percentagem única de 5 % dos valores da taxa de intermediação cobrada pelo operador de plataforma eletrónica em todas as suas operações, nos termos do n.º 3 do artigo 15.º
- 3 - O apuramento da contribuição a pagar por cada operador de plataforma eletrónica é feito mensalmente, por autoliquidação, tem como base as taxas de intermediação cobradas em cada um dos serviços prestados no mês anterior, e é paga até ao último dia do mês seguinte a que respeita, ou na sua falta, por cálculo da taxa a cobrar ao operador e notificação das guias de receita a partir de estimativa das taxas de intermediação cobradas, realizada pela AMT com base nos serviços prestados em períodos anteriores.
- 4 - Sem prejuízo do disposto no número anterior, ficam os operadores de plataforma eletrónica obrigados a enviar mensalmente à AMT, até ao fim do mês seguinte a que reporta, informação relativa à atividade realizada, nomeadamente o número de viagens, o valor faturado individualmente e a respetiva taxa de intermediação efetivamente cobrada, de acordo com modelo de formulário a aprovar pelo conselho diretivo da AMT e disponível para consulta no sítio na Internet da AMT.

- 5 - A informação a prestar pelos operadores de plataforma eletrónica deve ter suporte nas faturas emitidas, podendo a AMT solicitar o acesso ou envio de comprovativos, bem como realizar as auditorias que entender necessárias.
- 6 - O disposto nos números anteriores não prejudica a faculdade da AMT proceder à correção da autoliquidação, nos termos gerais.
- 7 - A cobrança coerciva das dívidas provenientes da falta de pagamento das contribuições faz-se através do processo de execução fiscal, constituindo título executivo a certidão passada pela AMT.
- 8 - Os montantes cobrados constituem receita a afetar na seguinte proporção:
 - a) 40 %, ao Fundo para o Serviço Público de Transportes, criado pelo artigo 12.º do Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros, aprovado pela [Lei n.º 52/2015](#), de 9 de junho;
 - b) 30 %, à AMT;
 - c) 30 %, ao IMT, I. P.

Súmula dos contributos:

A AT sugere uma nova redação para o n.º 3: «3 – Os valores da taxa de intermediação cobrada pelo operador de plataforma eletrónica em todas as suas operações sobre as quais incide a percentagem única devem corresponder aos montantes que servem de base à liquidação do Imposto sobre o Valor Acrescentado».

Alguns operadores de plataformas eletrónicas consideram que a taxa de supervisão representa uma significativa carga fiscal (desproporcional e discriminatória), pelo que um deles sugere a sua redução para 2% e que parte seja devolvida aos motoristas e que a mesma incida sobre a receita líquida e não sobre a receita bruta

4.2. APLICAÇÃO DO REGIME SANCIONATÓRIO

A Direção de Serviços de Fiscalização (DSF) do IMT, IP tem, entre as suas competências, a de instaurar e instruir processos de inquérito e de contraordenação e realizar todas as diligências necessárias à investigação do cumprimento das disposições legais, na sequência de autos, participações e queixas oficiosamente ou por decisão superior.

Esta competência é exercida para todas as atividades que se inscrevem nas atribuições do IMT, IP, nomeadamente na atividade da prestação de serviços em veículos descaracterizados, TVDE.

O número de autos de contraordenação recebidos no IMT, IP, em incumprimento das disposições da Lei n.º 45/2018, de 10 de agosto, levantados pelas forças policiais e pela AMT, durante o período 2019 a 30 de setembro de 2021, é o seguinte:

Disposição legal	Descrição da contraordenação	Quantidade
Art. 25.º, n.º 2, alínea a)	A prestação de serviços fora da plataforma	31
Art. 25.º, n.º 2, alínea b)	O incumprimento da proibição de receção e de solicitação de serviços constante do n.º 3 do artigo 5.º	8
Art. 25.º, n.º 2, alínea c)	A violação das regras constantes do artigo 6.º	5

Disposição legal	Descrição da contraordenação	Quantidade
Art. 25.º, n.º 2, alínea c)	A violação das regras constantes do artigo 7.º	4
Art. 25.º, n.º 2, alínea d)	A recusa de serviços fora dos casos a que se refere o artigo 8.º	2
Art. 25.º, n.º 2, alínea e)	A condução de veículos por motoristas não inscritos junto de plataforma, nos termos do artigo 10.º	24
Art. 25.º, n.º 2, alínea f)	Exercício de atividade de motorista com inobservância do disposto no n.º 1 do artigo 10.º	6
Art. 25.º, n.º 2, alínea g)	A intermediação de serviços em inobservância do n.º 2 do artigo 10.º	175
Art. 25.º, n.º 2, alínea h)	A utilização de veículos não inscritos junto de plataforma eletrónica, nos termos do artigo 12.º	10
Art. 25.º, n.º 2, alínea i)	A inobservância pelo operador de plataforma eletrónica da proibição constante do n.º 2 do artigo 12.º	3
Art. 25.º, n.º 2, alínea j)	A utilização de veículos com inobservância do n.º 3 do artigo 12.º	28
Art. 25.º, n.º 2, alínea j)	A utilização de veículos com inobservância do n.º 4 do artigo 12.º	9
Art. 25.º, n.º 2, alínea j)	A utilização de veículos com inobservância do n.º 5 do artigo 12.º	199
Art. 25.º, n.º 2, alínea j)	A utilização de veículos com inobservância do n.º 3, 4, 5, 6, 7 e 8 do artigo 12.º	16
Art. 25.º, n.º 2, alínea j)	A utilização de veículos com inobservância do n.º 7 do artigo 12.º	214
Art. 25.º, n.º 2, alínea j)	A utilização de veículos com inobservância do n.º 8 do artigo 12.º	8
Art. 25.º, n.º 2, alínea k)	A violação dos limites de duração de atividade constantes do n.º 1 do artigo 13.º	6
Art. 25.º, n.º 2, alínea l)	A intermediação de serviços de TVDE em violação do n.º 1 do artigo 13.º	1
Art. 25.º, n.º 2, alínea m)	A inobservância do dever de manter registos, nos termos do n.º 3 do artigo 13.º	1
Art. 25.º, n.º 2, alínea n)	A inobservância do dever de bloqueio, nos termos do n.º 2 do artigo 14.º	17
Art. 25.º, n.º 2, alínea o)	A cobrança de preços com inobservância do disposto n.º 7 do artigo 15.º	1
Art. 25.º, n.º 2, alínea q)	O incumprimento do dever de emissão de fatura, nos termos do disposto no n.º 8 do artigo 15.º	3
Art. 25.º, n.º 2, alínea r)	A disponibilização de serviços pelas plataformas eletrónicas em inobservância do disposto no n.º 2 do artigo 19.º	1
TOTAL		772

Verifica-se que três das infrações perfazem mais de 76% do total das infrações detetadas:

- A utilização de veículos com inobservância do n.º 7 do artigo 12.º (circulação sem qualquer sinal exterior indicativo do tipo de serviço que prestam, com exceção de um dístico, visível do exterior e amovível) – 27,7% do total;
- A utilização de veículos com inobservância do n.º 5 do artigo 12.º (os veículos devem ser apresentados à inspeção técnica periódica um ano após a data da primeira matrícula e, em seguida, anualmente) – 25,7 % do total;
- A intermediação de serviços em inobservância do n.º 2 do artigo 10.º (motorista devidamente certificado para a atividade) – 22,7 % do total.

5 Síntese dos contributos para melhoria do regime de TVDE

O IMT, IP recolheu a análise e os contributos para melhoria dos serviços internos que lidam com esta atividade, dos organismos com responsabilidades na aplicação da Lei n.º 45/2018, de 10 de agosto, e dos operadores de plataformas eletrónicas que se quiseram pronunciar, sintetizando-se aqui o essencial desses contributos:

Desagregação por tema	Aspetos abordados	Recomendações específicas	Artigos relacionados
Conceitos	Âmbito territorial da sua aplicação e gestão	Ponderar a possibilidade de estabelecer a gestão do serviço de TVDE por área geográfica, delimitando a gestão da atuação ao território das entidades supramunicipais, como sejam as CIM e AM	2.º e 17.º
	Contingentes	Ponderar a necessidade de fixação de um contingente nacional	3.º e 12.º
	Relação laboral entre motoristas e operadores de plataformas eletrónicas	Rever/clarificar a relação laboral entre os motoristas e os operadores de plataformas eletrónicas	10.º
	Regras de sustentabilidade ambiental	Ponderar a introdução de veículos limpos (por exemplo, elétricos) por frota afeta a cada uma das plataformas eletrónicas	12.º
	A posse/financiamento dos veículos TVDE por parte dos operadores de plataformas	Ponderar a manutenção das restrições à posse/financiamento dos veículos TVDE por parte dos operadores de plataformas eletrónicas	12.º
	Definição dos 3 agentes económicos no âmbito da atividade de TVDE: operador de TVDE, operador de plataforma eletrónica e motorista	Caso se venham a verificar modificações das atividades afetas ao TVDE, deverá a mesma equacionar um regime transitório para a entrada em vigor das eventuais alterações	
Licenciamento	Definir os atos de cancelamento, suspensão e de início de atividade	Dever-se-á prever na lei a possibilidade de suspensão da atividade a pedido, o cancelamento da licença ou do certificado, a pedido e definir um prazo razoável para que após a emissão da licença de operador o mesmo inicie atividade	3.º e 17.º
	Obrigações estabelecidas que na	Rever obrigações estabelecidas para os operadores que na prática são difíceis de cumprir dadas as constantes	4.º e 18.º

	prática são impossíveis de cumprir	alterações aos pactos sociais destas empresas	
	Licenciamento dos empresários em nome individual	Clarificar a redação quanto ao âmbito do licenciamento de empresários em nome individual	3.º
	Obrigações de demonstração de requisitos	Rever as obrigações de demonstração de requisitos, nomeadamente a referente à existência de relação laboral	10.º
	Licenciar/registar os veículos habilitados ao exercício da atividade	Ponderar a necessidade de licenciar/registar os veículos habilitados ao exercício da atividade	12.º
	Regras relativas aos seguros obrigatórios	Clarificar as regras relativas aos seguros obrigatórios	12.º
	Regras de acesso à atividade	Clarificar as regras de acesso à atividade, nomeadamente em relação ao artigo 4.º do código das sociedades comerciais	17.º
	Alteração dos elementos constantes dos requisitos de acesso à atividade	Obrigar à comunicação da alteração dos elementos constantes dos requisitos de acesso à atividade e definir o respetivo prazo	3.º e 17.º
	Validade para as licenças dos operadores de plataforma eletrónica	Ponderar a introdução de validade para as licenças dos operadores de plataforma eletrónica, à semelhança das licenças dos operadores de TVDE	17.º
Certificação	Relações laborais entre os três agentes da atividade	Rever e aprofundar as relações laborais entre os três tipos de agentes da atividade	10.º
	Motoristas estrangeiros	Rever o acesso a motoristas estrangeiros para que se estabeleça a obrigatoriedade do conhecimento da língua portuguesa	10.º
	Realização de exame no IMT, IP	Impor a obrigatoriedade de realização de exame de certificação profissional no IMT, IP	10.º
	Competências dos motoristas	Estabelecer normas que reforcem os conhecimentos e as competências dos motoristas	10.º
Fiscalização e do regime sancionatório	Mecanismos que melhorem a fiscalização e a aplicação do regime sancionatório	Estabelecer a possibilidade de acesso das forças policiais a determinado tipo de informação gerida pelas plataformas	23.º e 25.º
	Definição das responsabilidades pela	Definir o elenco das imputabilidades/responsabilidades	

	prática das diferentes infrações		
	Estender e aperfeiçoar o elenco de infrações	Adequar de forma mais eficaz as sanções às infrações	25.º
Regulação	Revisão da forma de cálculo da taxa de supervisão e regulação	Ponderar rever a fórmula de cálculo da taxa de supervisão e regulação e da sua redação	30.º
	Revisão da definição da taxa de intermediação	Melhorar a definição da taxa de intermediação esclarecendo a incidência do IVA	30.º
Operação	Transporte de crianças	Ponderar a obrigação do uso de sistema de retenção para crianças neste transporte, nos termos do artigo 55.º do Código da Estrada	6.º
	Modelo de dístico	Reforçar a identificação dos veículos	12.º
	Estacionamento entre serviços	Ocupação de lugares públicos por veículos TVDE estacionados deve ser evitada, pelo que se deve ponderar opções de estacionamento alternativas	
	Publicidade no interior dos veículos	Ponderar a proibição da colocação de publicidade no interior dos veículos	12.º
	Tempos de trabalho e repouso dos motoristas	Esclarecer as regras dos tempos de trabalho e repouso e do seu controlo	13.º
	Fixação de tarifários	Ponderar a necessidade de criar regras adicionais para a fixação de tarifários (preços máximos ou mínimos e eventuais tarifas especiais, por exemplo para o transporte de crianças com sistema de retenção e pela partilha de veículo)	15.º
	Regras para o bloqueio de motoristas	Definição de critérios de bloqueio de motoristas entre as partes (plataformas, representantes dos operadores e representantes dos motoristas)	14.º
	Transporte a pessoas com mobilidade reduzida	Ponderar a possibilidade de favorecer a oferta de veículos para transporte de pessoas com mobilidade reduzida	6.º
	Outros requisitos da operação	Ponderar a possibilidade de botão de pânico/emergência (utilizador)	19.º
Fiscal	Revisão do regime fiscal associado a este tipo de transporte	Clarificar o regime de fiscalidade associada à contribuição de supervisão	30.º

Proteção de dados	Competência de fiscalização	Clarificar qual a entidade que tem a competência de fiscalização das plataformas eletrónicas no que respeita ao tratamento de dados pessoais	23.º e 24.º
	Sede ou representante legal das plataformas eletrónicas	Ponderar a exigência das plataformas eletrónicas exclusivamente em Portugal, a fim de poderem ser fiscalizadas pela CNPD	17.º
Partilha de dados	Para fins de fiscalização da atividade	<p>Ponderar a possibilidade de solicitar às plataformas a listagem contendo o número único de registo de motorista de TVDE, de preferência georreferenciados</p> <p>Ponderar a possibilidade de solicitar aos operadores de TVDE as matrículas e titularidade dos veículos registados</p> <p>Solicitar às plataformas a informação por matrícula, de preferência com a georreferenciação da área de atuação da mesma ao nível das entidades supramunicipais (CIM/AM)</p>	23.º
	Para fins de promoção de uma maior integração no sistema de transportes	<p>Ponderar a possibilidade de solicitar às plataformas dados sobre:</p> <ul style="list-style-type: none"> - N.º de Km percorridos (repartidos por entidade supramunicipal CIM/AM) - N.º de viagens efetuadas (repartidos por entidade supramunicipal CIM/AM) - N.º de viagens destinadas a passageiros com mobilidade reduzida (repartidos por entidade supramunicipal CIM/AM) - Tempo de espera médio para aceder ao serviço 	23.º
Defesa do consumidor	Locais de atendimento presencial	Ponderar a necessidade de impor a existência de locais de atendimento presencial para cada uma das plataformas eletrónicas e respetivos horários de funcionamento.	19.º
	Avaliação dos utilizadores	Ponderar rever a proibição de avaliação pelo motorista do utilizador do serviço.	19.º

6 Identificação de prioridades

Atento o exposto nos capítulos anteriores, o IMT, IP considera premente a revisão do diploma vigente, e identifica as seguintes prioridades a introduzir numa futura alteração do diploma:

- **Para melhoria da qualidade do serviço:**

- **Clarificar o âmbito do diploma, das regras de licenciamento e de certificação e fixar critérios para início, suspensão e cancelamento da atividade (artigos 1.º, 2.º, 3.º, 4.º)**

Neste momento existem 11 plataformas licenciadas, mas só três estão efetivamente a exercer a atividade. Existem cerca de 8800 operadores de TVDE com licença válida por 10 anos, mas desconhecemos quantas empresas estão efetivamente a exercer a atividade ou se estão ativas. As licenças dos operadores de plataforma não têm limite de validade e a lei não permite cancelar o licenciamento ou suspender a atividade, nem obriga a prazo para iniciar a prestação do serviço. Importa clarificar e definir regras sobre os aspetos relacionados com o acesso e exercício da atividade de modo a contribuir para melhoria do serviço de TVDE.

- **Densificar/reforçar e tornar mais exigentes os critérios de certificação dos motoristas com obrigação de realização de exame pelo IMT, IP (artigo 10.º)**

A atual certificação de motoristas de TVDE, baseada exclusivamente na frequência da formação, demonstrou ser claramente desadequada para a qualidade do serviço. Além disso, nada impede que um operador de TVDE ou uma plataforma eletrónica sejam entidades formadoras dos seus motoristas. Assim, a existência de exame de avaliação (com perguntas e respostas em português), como condição prévia à emissão do CMTVDE, é fundamental para a melhoria da qualidade do serviço prestado.

- **Tornar obrigatório o registo dos veículos que prestam serviços TVDE e melhorar a sua identificação (artigo 12.º)**

O registo dos veículos no IMT é imprescindível para sabermos quantos e quais são os veículos afetos à atividade de TVDE, o que permite, por exemplo, identificar os que carecem de inspeção técnica anual e de seguro especial. No entanto, refira-se que o registo no IMT é insuficiente para saber se um veículo está inscrito em uma ou várias plataformas e para qual delas estava a trabalhar num determinado momento.

- **Estabelecer a obrigação das empresas terem sede ou filial em Portugal e estabelecimento fixo para atendimento, assim como a obrigação de localização das plataformas eletrónicas em território português (artigo 17.º), de modo a possibilitar o acesso das entidades fiscalizadoras à informação das diferentes plataformas, designadamente para verificar se a recolha de passageiros foi efetuada através da plataforma eletrónica e se o motorista e o veículo estão inscritos numa plataforma eletrónica (artigo 24.º);**

A existência de sede/filial das empresas em Portugal é imprescindível para se poder aplicar o regime sancionatório e evitar fugas ao fisco. A localização das plataformas eletrónicas em Portugal é condição essencial para se poder ter acesso às mesmas (fiscalização e acesso à informação relevante), tal como explicou a CNPD. O acesso das entidades fiscalizadoras à informação pertinente das plataformas eletrónicas é imprescindível para se poder fiscalizar.

- **Estabelecer um registo centralizado e anonimizado de motoristas, que permita às entidades fiscalizadoras verificarem o cumprimento do horário de trabalho dos motoristas (artigo 13.º)**

O registo centralizado da atividade dos motoristas é fundamental para permitir a fiscalização do cumprimento dos horários de trabalho, designadamente nos casos em que o motorista preste serviço para diferentes plataformas eletrónicas. Este registo deve ser anonimizado para salvaguardar as questões de privacidade e proteção de dados pessoais.

- **Para promoção de uma maior integração no sistema de transportes:**

- **Solicitar às plataformas eletrónicas dados trimestrais sobre:**

- **N.º de Km percorridos (por CIM/AM)**
- **N.º de viagens efetuadas (por CIM/AM)**

A solicitação destes dados é fundamental para que as autoridades de transportes de nível regional possam avaliar a evolução da variedade da oferta de serviços por parte dos TVDE que operam no seu território, permitindo uma melhor gestão do sistema de transporte público de passageiros.

- **Promover o transporte de passageiros com mobilidade reduzida:**

- **Introdução de uma quota mínima de veículos com capacidade para transporte de passageiros com mobilidade reduzida, por frota afeta a cada plataforma eletrónica.**

No decurso da presente avaliação constatou-se que não existe oferta de veículos TVDE com capacidade para transporte de passageiros com mobilidade reduzida, o que inviabiliza a utilização desta solução de transporte por parte desses passageiros.

- **Para promoção de uma maior sustentabilidade:**

- **Definir que o número de novos veículos TVDE anualmente registados por cada plataforma deverá cumprir os objetivos mínimos previstos no n.º 1, do Artigo 6.º, do Decreto-Lei n.º 86/2021 de 19 de outubro, que estabelece o regime jurídico relativo à promoção de veículos de transporte rodoviário limpos a favor da mobilidade com nível baixo de emissões.**

As iniciativas de descarbonização previstas para a globalidade do setor dos transportes deverão ser, igualmente, refletidas no setor dos TVDE. Neste sentido, a introdução de uma quota mínima anual de veículos com nível baixo de emissões, idêntica à prevista para a aquisição pública de veículos, que

permitirá estimular a progressiva descarbonização da frota de veículos utilizados.

7 Conclusões

O IMT, IP desencadeou a presente avaliação do regime de TVDE decorridos três anos da sua aplicação, o qual foi aprovado pela Lei n.º 45/2018, de 10 de agosto, cumprindo assim o estipulado no seu artigo 31.º.

Durante o curso dos trabalhos de avaliação do regime, o IMT, IP recolheu os contributos das entidades competentes na aplicação da Lei n.º 45/2018, de 10 de agosto, designadamente as entidades fiscalizadoras identificadas no artigo 24.º da referida Lei. De igual forma, procedeu-se à auscultação de outros organismos da administração pública com intervenção na atividade de TVDE, de sindicatos, de associações empresariais, de operadores de plataformas eletrónicas e ainda dos serviços internos do IMT, IP direcionados para o acompanhamento desta atividade.

A presente avaliação permitiu perceber que o atual quadro legal e procedimental da atividade de transporte em TVDE tem sido objeto de diferentes perspetivas e divergências de pontos de vista entre as várias entidades e atores do mercado, as quais se procurou refletir cabalmente no presente relatório.

No que concerne à atividade de fiscalização do regime de TVDE foi identificado, ao longo do presente documento, pelas diversas entidades fiscalizadoras, um conjunto de obstáculos que dificultam, nas atuais condições, a cabal e eficaz ação de fiscalização. A este nível aponte-se o exemplo do desconhecimento das matrículas dos veículos afetos ao transporte em TVDE, que impossibilita uma avaliação da sinistralidade da atividade e dificulta a verificação do cumprimento das obrigações legais. Mesmo ao nível das competências estritas do IMT, IP, de licenciamento ou de certificação dos agentes económicos da atividade, verificam-se lacunas no regime legal – sendo as duas mais relevantes, o desconhecimento dos veículos afetos à atividade e dos registos de ligação entre os motoristas, os operadores de TVDE e os operadores de plataformas eletrónicas.

Salienta-se, ainda, a propósito do perfil funcional dos motoristas, a imprescindível revisão do quadro legal da certificação de motoristas de TVDE (vd, Portaria n.º 293/2018 de 31 de outubro) de modo a uniformizar com a certificação de outros profissionais da área dos transportes, para os quais são exigidos requisitos adicionais, como seja, a avaliação/exame do IMT.

Atento o exposto, o IMT, IP considera premente a revisão do diploma vigente, em particular nas matérias atrás enunciadas.

As questões de natureza laboral têm um espaço próprio para evoluir, no sentido de salvaguardar os direitos e a dignidade de quem trabalha no setor, matérias que deverão adequar-se à definição do papel dos três agentes económicos do mercado de TVDE: operador de TVDE, operador de plataforma eletrónica e motorista. Ficou expresso, por alguns dos interlocutores, a precariedade e a discricionariedade a que os motoristas e os operadores de TVDE estão sujeitos.

Em termos de análise de impacto dos serviços de TVDE no sistema de transportes, os dados existentes e possíveis de serem consultados são insuficientes para que, na presente análise, seja possível efetuar uma avaliação mais detalhada da integração desta atividade com as restantes componentes do sistema de transportes. De qualquer modo, é admissível ponderar que existe

uma margem aceitável para evoluir na articulação da atividade de TVDE com o TPC e, em paralelo, na redução das externalidades ambientais negativas do transporte em TVDE.

Ainda no que respeita à carência de dados, registre-se que esta lacuna de informação inviabiliza que as autoridades de transportes possam efetuar uma planificação da oferta de soluções de mobilidade nos seus territórios que integre a atividade de TVDE.

Deste modo, no que se refere à partilha de dados, é desejável que se verifique uma evolução no sentido de as entidades públicas poderem usufruir de dados mais detalhados, que permitam desencadear análises mais finas (com garantia das leis de proteção de dados), a partir das quais seja possível melhorar o conhecimento sobre os padrões de deslocação em cada região, apoiar o planeamento urbano e promover a atratividade do setor da mobilidade e dos transportes.

A presente avaliação constitui um documento plural, que se pretende integrador das diferentes perspetivas transmitidas pelas entidades contactadas no decorrer dos trabalhos, visando dotar o legislador da informação necessária para a tomada de opções e proceder a uma revisão do regime de TVDE, permitindo a esta atividade preservar a sua identidade própria.

Atendendo a que o TVDE tem contribuído para uma maior diversidade da oferta no sistema de transportes, pretende-se que evolua nas várias vertentes, integrando designadamente o cumprimento de metas ambientais e uma maior articulação com os restantes modos e meios do sistema de transportes.

IMT

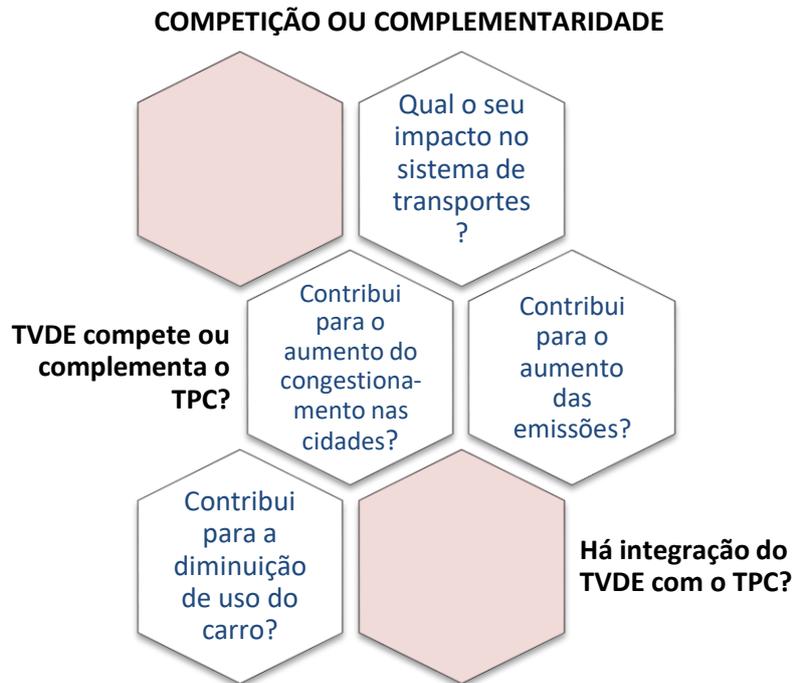
Dezembro 2021

AVALIAÇÃO DO REGIME TVDE

ANEXOS

Anexo I

Temas em debate – integração do TVDE no serviço de TPC



O Estudo *“Beyond the Dichotomy: How Ride-hailing Competes with and Complements Public Transport”*¹¹, analisa a dicotomia – competição ou complementaridade – em relação ao serviço em TVDE e o serviço de transporte público coletivo (TPC). Esta análise partiu dos dados de viagem da Uber em seis cidades, nos EUA e na Europa, para identificar qual a alternativa de transporte público mais atraente para cada viagem. As questões colocadas no âmbito do Estudo foram as seguintes:

- I. Qual é o termo de comparação entre o tempo e o custo da viagem através das plataformas digitais e a alternativa de transporte público mais rápida?
- II. Qual o peso das viagens efetuadas em TVDE sem uma alternativa viável de transporte público?
- III. De que modo o acesso através das plataformas digitais altera a acessibilidade geral do serviço de transporte de passageiros?
- IV. Qual é a relação entre procura partilhada e a competição relativa entre as duas alternativas?

¹¹ [Submitted on 9 Apr 2021] Cornell University

Os resultados do Estudo sugerem que a dicotomia é falsa, concluindo que:

- A. Embora a grande maioria do serviço em TVDE tenha uma alternativa viável de TPC, entre 20 % e 40 % das viagens carece dessa alternativa viável.
- B. A maior acessibilidade do serviço, atribuída às aplicações informáticas, é mais visível nas cidades dos EUA do que nas congéneres europeias.
- C. A procura está diretamente relacionada com a competitividade relativa dos tempos de viagem, ou seja, quando os tempos de viagem do TPC são competitivos, a procura por viagens em TVDE é baixa e vice-versa.

Por outro lado, tem também existido uma crescente consensualidade sobre a perspetiva de que o grau de penetração no mercado dos serviços em TVDE depende também da oferta existente de transporte público em cada região e apresenta diferenças entre os centros urbanos e a periferia das cidades. Por exemplo, os operadores de plataformas digitais, incluindo os serviços de TVDE, podem servir como uma opção viável de mobilidade complementar e mais flexível em áreas pouco servidas por serviços de transporte de passageiros, ou fora das horas de ponta, além de poderem criar especificamente serviços noturnos que reduzem a pressão no sistema de transporte público.¹²

Outros Estudos¹³ referenciam que os serviços prestados através das plataformas, como a *Uber* e a *Lyft*, têm sido criticados por representarem uma ameaça ao transporte público convencional, em particular em relação às linhas suburbanas de autocarros¹⁴. Por outro lado, esta fragilidade do sistema do TPC pode ser encarada como uma oportunidade para as autoridades de transportes criarem serviços complementares ao TPC recorrendo ao serviço das plataformas de transporte rodoviário, tais como o planeamento de serviços de first-mile/last-mile¹⁵.

¹² Referência retirada do relatório do ITF, Covid-19 and Transport Compendium: (Watt, M. and M. Ben Dror (2020), For Resilient, Sustainable City Mobility After COVID-19, These Trends Must Continue, World Economic Forum, <https://www.weforum.org/agenda/2020/06/resilient-sustainable-citymobility-trends-after-covid-19/>

¹³ Krueger, R.; Rashidi, T.H.; Rose, J.M. Preferences for shared autonomous vehicles. *Transp. Res. Part C Emerg. Technol.* 2016, 69, 343–355.

Gehrke, S.R.; Felix, A.; Reardon, T.G. Substitution of ride-hailing services for more sustainable travel options in the greater Boston region. *Transp. Res. Rec.* 2019, 2673, 438–446.

¹⁴ Liyanage, S.; Dia, H.; Abduljabbar, R.; Bagloee, S.A. Flexible mobility on-demand: An environmental scan. *Sustainability* 2019, 11, 1262.

¹⁵ Gehrke, S.R.; Felix, A.; Reardon, T.G. Substitution of ride-hailing services for more sustainable travel options in the greater Boston region. *Transp. Res. Rec.* 2019, 2673, 438–446.

Feigon, S.; Murphy, C. Transit Cooperative Research Program Research Report 195: Broadening Understanding of the Interplay among Public Transit, Shared Mobility, and Personal Automobiles; The National Academies Press: Washington, DC, USA, 2018.

A integração dos serviços prestados através das aplicações digitais, e em particular os serviços de TVDE, no serviço de transporte público de passageiros, pode ser feita a diferentes escalas e dependendo dos desafios que o TPC enfrenta. Destacam-se a seguir alguns exemplos¹⁶:

- A. Em regiões de baixa densidade onde o serviço de transporte público de passageiros regular não é uma solução eficiente ou em áreas em que o serviço de TPC é de baixa qualidade, os serviços em TVDE podem constituir uma boa alternativa e aumentar em termos globais a atratividade do TPC.
- B. Em linhas de transporte público economicamente menos vantajosas podem ser substituídas por serviços mais flexíveis e menos dispendiosos, com o objetivo de libertar fundos que podem ser aplicados a medidas de melhoria da qualidade do transporte público em áreas onde o serviço é mais vantajoso.
- C. A criação de parcerias entre os serviços de TVDE e o TPC pode aumentar a acessibilidade ao TPC, nomeadamente nos serviços de rebatimento a estações ferroviárias.
- D. A conceção de parcerias entre o transporte público e os serviços de TVDE para a inclusão da população mais envelhecida e para as pessoas com mobilidade reduzida. Em termos genéricos, as autoridades públicas devem garantir que os serviços de transporte acolhem as necessidades da população como um todo, numa base inclusiva.

Em Portugal, o serviço de TVDE tem funcionado à experiência como complemento ao transporte público em algumas estações ferroviárias, como a Estação do Oriente e de Sete Rios. Em ocasiões muito específicas, nas quais se verifique uma redução temporária da oferta de transportes públicos coletivos, também já serviu de alternativa aos utilizadores, à semelhança do serviço de transporte em táxi.

As autoridades públicas e as autoridades de transporte, em particular, terão um papel crucial na perceção e integração dos efeitos positivos e na mitigação dos efeitos negativos dos serviços prestados pelas plataformas de transporte rodoviário no sistema de mobilidade e transportes, adotando medidas que estimulem a atratividade do transporte público de passageiros, beneficiando da contribuição dos serviços de mobilidade partilhada.

PRÁTICAS E MUDANÇAS NA SUSTENTABILIDADE URBANA

Em resultado da rápida penetração dos serviços em TVDE na Europa e apesar de haver um conhecimento limitado sobre as características da procura destes serviços, pretende-se antecipar alguns efeitos e, em particular, os impactos sobre a mobilidade urbana.

A partir do artigo sobre o *“Impact of Car Sharing on Urban Sustainability”*¹⁷ perspectiva-se que a introdução dos serviços das plataformas de transporte rodoviário em cidades como Londres, Frankfurt, Paris, Amsterdão, Roma, Madrid e Zagrebe, possa introduzir alterações no planeamento urbano e nas políticas públicas de transportes.

¹⁶ Shaping the relationship between public transport and innovative mobility – © OECD/ITF 2017

¹⁷ Roblek, V.; Meško, M.; Podbregar, I. Impact of Car Sharing on Urban Sustainability. Sustainability **2021**, *13*, 905. <https://doi.org/10.3390/su13020905>

De acordo com o artigo em referência que cita outras análises sob o tema, nomeadamente, o *“Ride-hailing, travel behaviour and sustainable mobility”*¹⁸, admite-se que os serviços de mobilidade partilhada, nos quais se englobam os serviços das plataformas de transporte rodoviário, podem induzir à migração de áreas urbanas densamente povoadas para a periferia. Numa perspetiva de médio / longo prazo, podem conduzir à redução do uso do transporte público coletivo, mas também e em sentido contrário, à redução do número de veículos particulares.

Por outro lado, há algumas evidências de que os serviços de mobilidade partilhada podem conduzir ao aumento do tráfego automóvel e ao aumento do congestionamento. Estas tendências são preocupantes no que se refere ao impacto que podem ter sobre o ambiente e no consumo de energia. Ao mesmo tempo, seria interessante estimar os efeitos a longo prazo destes serviços na utilização de veículo particular e na opção pela compra de automóvel, avaliando o equilíbrio entre o aumento das viagens em serviços partilhados e a eventual diminuição da utilização de veículo particular.

Ao abrigo das orientações europeias e nacionais para a redução de emissões de CO₂ no transporte rodoviário, reforça-se a importância de estimular a adoção de veículos elétricos no transporte urbano, prevendo recomendações e determinando quotas para os veículos afetos às frotas dos serviços de TVDE.

Apesar da incerteza e da falta de estudos mais detalhados sobre estas matérias, são questões que devem preocupar e merecer a atenção das autoridades públicas, em especial das entidades reguladoras e autoridades de transportes, no sentido de prever e antecipar medidas de planeamento urbano e de políticas de transporte que sejam conducentes com os novos padrões de mobilidade.

¹⁸ Tirachini, A. Ride-hailing, travel behaviour and sustainable mobility: an international review. *Transportation* 47, 2011–2047 (2020). <https://doi.org/10.1007/s11116-019-10070-2>

Anexo II

Temas em debate – a economia das plataformas

De acordo com a Comissão Europeia¹⁹, a economia das plataformas, na qual se inclui o *ride-hailing*²⁰, é um fenómeno crescente, com cerca de 11% da mão-de-obra da UE a afirmar que já prestou serviços através de uma plataforma. O trabalho em plataforma cria novas oportunidades para trabalhadores, trabalhadores independentes, clientes e empresas. Isto inclui empregos e rendimentos adicionais para pessoas que possam ter mais dificuldades de acesso ao mercado de trabalho tradicional e para aqueles que valorizam a flexibilidade do trabalho através de uma plataforma. No entanto, também pode levar a novas formas de precariedade, por exemplo devido à falta de transparência e previsibilidade das condições de trabalho, bem como a uma proteção social insuficiente. Outros desafios relacionados com o trabalho através de uma plataforma incluem a sua dimensão transfronteiriça e a questão da gestão algorítmica.

Com efeito, as descobertas baseadas na tecnologia e os progressos nas comunicações e na informação resultaram na introdução de novos serviços no sector dos transportes (Haider et al., 2015).

Neste contexto, surgiram, entre outras, as plataformas privadas de transporte a pedido, que se traduzem em organizações que prestam serviços de viagens pré-estabelecidas utilizando portais online ou aplicações para ligar passageiros com condutores que utilizam os seus veículos pessoais (Koffman, 2016) e que alteraram o ecossistema da mobilidade em geral, e da mobilidade urbana, em particular.

Uma característica importante destes serviços, que os diferencia do mercado de táxis, é a utilização de preços dinâmicos, durante períodos de pico de procura, os preços aumentam para equilibrar a oferta e a procura. O objetivo é o de fornecer incentivos aos motoristas para aceitarem pedidos quando a procura aumenta, por exemplo devido a más condições meteorológicas (Shaheen et al., 2015a).

As principais vantagens competitivas atribuídas por diversos autores às plataformas de ride-hailing são as seguintes:

- **Eficiência na afetação de recursos:** Os ganhos de eficiência resultante da alocação otimizada do veículo relativamente à localização do cliente e à viagem pretendida (refira-se, ainda, que há plataformas de ride-hailing que através dos diferentes pedidos, conseguem identificar, por exemplo, dois ou mais passageiros com padrões de

¹⁹ https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/qanda_21_656

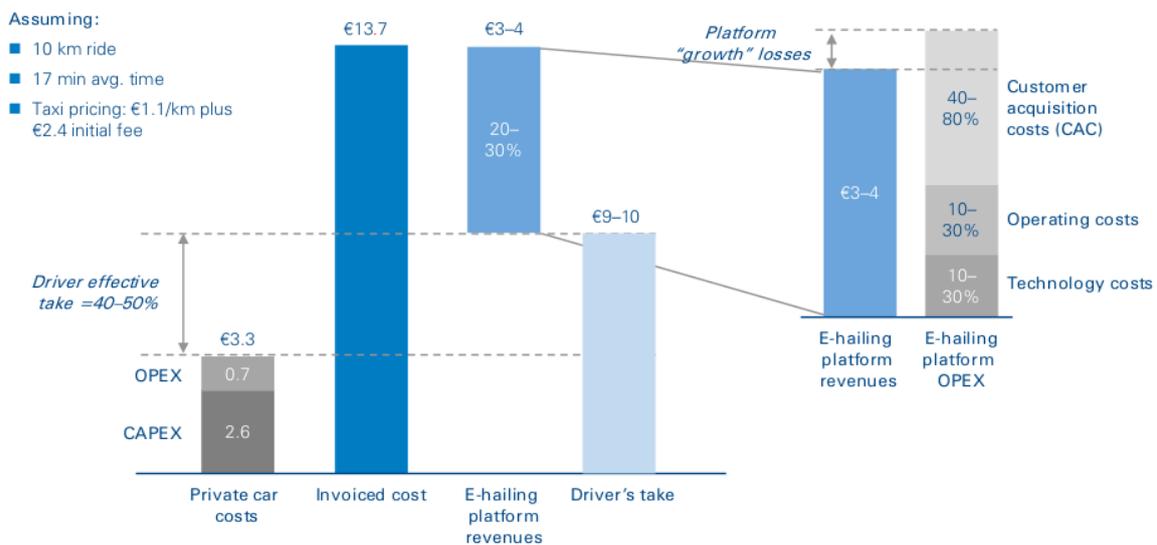
²⁰ Também referida na diferente bibliografia consultada como Ride-sourcing, PHV-Private Hired Vehicle, Hire car with driver, Transportation Network Company (TNC) Services ou ainda como parte integrante do sistema de ridesharing, o que ocasionalmente dificultou a obtenção de informação para elaboração deste trabalho de benchmarking. Neste documento adotou-se o termo *raid-hailing*, considerado como o mais consensual, referindo-se ao serviço de transporte a partir de plataforma electrónica com recurso a veículos privados (PHV-private hired vehicle), correspondendo, genericamente, ao TVDE em Portugal.

Com efeito, e conforme reconhecido pela OCDE em [https://one.oecd.org/document/DAF/COMP/WP2\(2018\)1/en/pdf](https://one.oecd.org/document/DAF/COMP/WP2(2018)1/en/pdf). - “13. A definição e categorização dos serviços oferecidos pelas empresas de ride-sourcing e ride-sharing é uma tarefa complexa devido à natureza sempre em evolução dos seus modelos de negócio. As características dos serviços mudam frequentemente e as empresas prestam diferentes serviços em diferentes países, de acordo com as preferências, condições e regulamentos locais. Consequentemente, adotar rótulos mutuamente exclusivos não é um exercício simples.

mobilidade semelhantes que podem combinar as suas reservas de viagens sob a forma de partilha de viagens).

- **Eficiência de custos:** As empresas aumentam a eficiência através da substituição das tradicionais centrais não digitais, e dos equipamentos analógicos dos veículos (unidades de comunicação via rádio e unidade para pagamento com cartões de crédito/débito) por aplicações para *smartphone* ou outras baseadas na web, menos dispendiosas e mais fáceis de utilizar. As plataformas digitais procuram reduzir custos ao encontrar as contrapartidas de transação mais adequadas através de algoritmos de correspondência.
- **Eficiência dos preços:** A informação em tempo real sobre as condições do mercado externo e os modelos dinâmicos de fixação de preços permitem que as plataformas de ride-hailing ajustem dinamicamente os preços à medida que o equilíbrio do mercado da oferta e da procura evolui, resultando em eficiências de preços geradas tanto nas respostas da oferta como da procura. Em alturas de pico da procura, os preços mais elevados motivam os condutores a juntarem-se à plataforma, criando assim uma frota maior e, por outro lado, os passageiros com alguma flexibilidade de horários podem alterar as suas viagens para horários com menor procura e beneficiar de preços mais baixos.

Figura 12 - Economia simplificada das plataformas electrónicas de ride-hailing (€/viagem)



Fonte: Arthur D. Little, 2020

Conforme referido pela OCDE²¹, a crescente utilização da Internet, os smartphones com sistemas de navegação global, as tecnologias de pagamento online e os algoritmos avançados propiciaram grandes inovações disruptivas nos transportes nos últimos anos, tornando o serviço de ride-hailing, disponível para um vasto público, alterando radicalmente o panorama regulamentar e competitivo, levantando novas questões aos reguladores e aos responsáveis pela aplicação da lei da concorrência.

²¹ <https://www.oecd.org/daf/competition/taxis-and-ride-sharing-services.htm>

Com efeito, os reguladores ao nível mundial responderam a estas questões de forma diferente, entre países, criando um cenário regulamentar fragmentado que, na União Europeia, poderá ter conduzido a patamares desiguais entre Estados Membros²².

Figura 13- Visão geral da pressão regulamentar sobre os serviços de e-hailing nas principais cidades do mundo



Fonte: Arthur D. Little, 2020²³

As diferenças existentes no quadro regulamentar dos vários países e regiões é referida na bibliografia como um desafio para as plataformas de ride-hailing que, como forma de adaptação, tendem a basear-se, genericamente, num de dois modelos de negócio principais, ou na sua combinação, nomeadamente:

- As plataformas de ride-hailing que trabalham predominantemente com condutores que utilizam os seus próprios veículos (não comerciais) - categoria mais conhecida.
- As plataformas de táxis ride-hailing - contratando empresas de táxis e motoristas licenciados para as suas frotas, utilizando carros e motoristas existentes.
- Mais recentemente, as plataformas de ride-hailing que combinam ambos os modelos anteriores ou adquirem as empresas tradicionais de táxis, o que lhes permite adaptar os seus modelos de negócio às especificidades locais, operando em mercados aos quais, de outra forma, poderiam não ter acesso, oferecendo, eventualmente, dois tipos de serviços em simultâneo.

De acordo com a bibliografia consultada, *na Europa o setor do e-hailing configura-se num mercado preenchido, constituído não só por plataformas internacionais de ride-hailing, mas também por um grande número de start-up que entraram no mercado nos últimos anos, devido a um nível de digitalização avançado, aos elevados rendimentos disponíveis, e a regulamentos cada vez mais rigorosos sobre a utilização de carros privados nos centros das cidades.* (Arthur D. Little, 2020).

²² Neste contexto salienta-se o estudo *Sharing economy, competition and regulation: the case of Uber in the case-law of the Court of Justice of the European Union*. UNIO – EU Law Journal, 5(1), 54-67. (Martins, P. F., 2019) - <https://doi.org/10.21814/unio.5.1.250>

²³ *Rethinking on-demand mobility - Turning roadblocks into opportunities* <https://www.adlittle.com/en/insights/report/rethinking-demand-mobility>

Figura 14 - Visão geral das empresas de plataformas eletrónicas de transportes por região



Fonte: Arthur D. Little, 2020²⁴

No entanto, e embora a Europa acomode algumas das cidades mais ativas do mundo em termos de ride-hailing, como Londres, Paris e Berlim, as disparidades e alterações dos quadros regulamentares entre cidades e as diferentes regulamentações em geral, têm sido apontadas, pelos representantes desta atividade, como fatores que têm contribuído para limitar a expansão das plataformas eletrónicas de ride-hailing.

Neste contexto, registam-se as alegações da plataforma Move EU²⁵, que reúne os principais atores no campo dos novos serviços de mobilidade, de que os vários regulamentos nacionais ou locais de *ride-hailing* nem sempre estarão alinhados com os objetivos do Pacto Ecológico Europeu da UE (*European Green Deal*) e têm um impacto ambiental negativo evitável.

Refira-se que, em 2018, a OCDE²⁶ apontava que a tentativa de harmonização da regulação do ride-hailing, poderia constituir uma oportunidade para melhorar a regulamentação, em matéria de táxis²⁷, incorporando, nomeadamente, os aspetos positivos dos serviços digitais.

Apesar das especificidades das diferentes regiões do mundo, parece existir algum consenso no que respeita à consideração de alguns parâmetros que deverão ser tidos em conta pelos decisores, ao estabelecerem quadros regulamentares para acomodarem soluções de mobilidade a pedido, nomeadamente:

²⁴ Ibidem

²⁵ <https://www.move-eu.eu/about-us>

²⁶ Working Party No. 2 on Competition and Regulation Taxi, ride-sourcing and ride-sharing services - Background Note by the Secretariat 4 June 2018: [https://one.oecd.org/document/DAF/COMP/WP2\(2018\)1/en/pdf](https://one.oecd.org/document/DAF/COMP/WP2(2018)1/en/pdf)

²⁷ Sobre esta matéria aconselha-se a leitura do 3.2 *Challenges and opportunities for traditional taxi companies*, disponível em: <https://www.adlittle.com/en/insights/report/rethinking-demand-mobility>

Figura 15 - Parâmetros regulamentares fundamentais a considerar pelas autoridades ao conceberem quadros regulamentares sobre mobilidade a pedido



Fonte: Adaptado de Arthur D. Little, 2020

- 1 Motorista (capacitação e antecedentes)**

Incluem normalmente uma idade mínima, experiência e historial de condução, ausência de condenações ou de infrações penais, aptidão médica, conhecimento da cidade/região, proficiência na língua local, e algum tipo de comprovativo que demonstre aos clientes que se trata de um condutor legalizado.

Podem também ser impostas algumas obrigações, não relacionadas com a condução, sem direito a qualquer pagamento adicional, como, por exemplo, o transporte passageiros com mobilidade reduzida (incluindo, por exemplo, o transporte de cadeiras de rodas e de cães guia). Alguns reguladores também impõem testes de condução, formação e tempo de trabalho.

É prática frequente impor requisitos semelhantes, em matéria de saúde e estatuto criminal, aos dos condutores de táxis tradicionais. Contudo, os requisitos qualitativos de algumas cidades são mais rigorosos para os motoristas de táxis tradicionais.

Os regulamentos podem também permitir que um motorista trabalhe (ou não) para várias empresas, ou restringi-las a uma ou a determinadas empresas.
- 2 Veículo**

Os requisitos para o licenciamento de veículos também variam, há situações em a utilização de veículos particulares é permitida e outras que obrigam a frotas dedicadas de veículos licenciados.

Em alguns casos também é considerada a categoria do veículo (por exemplo, tipo de motor) e idade máxima, equipamento (equipamento de segurança, [Sistemas CCTV²⁸](#), métodos de pagamento) e exterior (cor e aparência), um sinal/dístico identificativo e a possibilidade de afixação de publicidade.

Na maioria das situações a publicidade é proibida.
- 3 Seguro (aplicáveis aos condutores e veículos):**

²⁸ CCTV - televisão em circuito fechado e é geralmente conhecido como videovigilância. CC-"Circuito fechado" significa que as emissões são geralmente transmitidas a um número limitado (fechado) de monitores.

Os requisitos de seguro podem variar substancialmente. Podem ainda ser impostas regras relativamente à cobertura do seguro em benefício do cliente.

4

Operador (e-hailer):

Os requisitos dos operadores ganharam importância com o crescimento do ride-hailing. Um requisito importante diz respeito criação da entidade - empresa de e-hail, o que se poderá traduzir de forma diversa:

- Uma empresa não regulamentada;
- Uma empresa sujeita a requisitos adicionais, por exemplo, Londres exige que o segmento de ride-hailing e os e-hailers tenham pelo menos um centro operacional físico na cidade e um número de telefone fixo para reservas, mantido 24 horas por dia, 7 dias por semana.
- Uma entidade licenciada: com uma licença comercial (semelhante aos táxis tradicionais) ou, em alguns casos, apresentação de uma proposta, para seleção, como operador de e-hail, pela autoridade.

Restrições da frota de operador:

As restrições à dimensão da frota podem não existir, podem ser condicionadas a um limite máximo do número de veículos ativos ao nível da cidade/região, ou ao nível do número de licenças de exploração de veículos por empresa, podendo, ainda, estar associadas a requisitos específicos relacionados com o nível mínimo de utilização em certas áreas, como é, atualmente, por exemplo, o caso em certas zonas da cidade de Nova Iorque.

Outro aspeto amplamente debatido é a remuneração dos motoristas: um salário mínimo ou um nível de remuneração por viagem para os motoristas. As políticas podem variar desde a ausência de regulamentação até requisitos rigorosos. A *Comissão de Táxis e Limousines* de Nova Iorque, por exemplo, estabeleceu uma fórmula para calcular o salário mínimo por viagem que os grandes operadores – “*high-volume operators*” devem considerar para os seus motoristas. Esta fórmula baseia-se no tempo gasto pelo condutor na estrada, na distância percorrida e no grau de utilização, e tem em conta se o veículo é acessível a a pessoas com mobilidade reduzida.

5

Condições operacionais:

Esta componente relaciona-se com a consideração de questões diversas como seja a proibição ou não do acesso a condições preferenciais de circulação.

Em Washington DC, por exemplo, em cinco áreas *com elevado nível de tráfego* existem vias dedicadas a empresas de e-hailing, desde 2018.

Outra questão que se coloca é a relacionada com a tomada ou não de passageiros na rua. Esta questão requer que os veículos estejam facilmente identificáveis e o estabelecimento de um período de espera máximo para que o veículo recolha um passageiro.

6

Fixação de preços:

Os requisitos de preços visam tipicamente equilibrar o nível de rentabilidade desejado pelas plataformas com preços razoáveis para os seus clientes, o que, consideram as plataformas, em algumas cidades poder vir a ajudar a equilibrar a concorrência entre os táxis tradicionais e os ride-hailing.

Os preços dos ride-hailing podem ser regulados de forma a torná-los comparáveis às tarifas dos táxis locais, ou podem apenas ser mais elevados ou mais baixos numa determinada percentagem.

Em várias cidades do mundo, quer as empresas de táxis quer as de ride-hailing, entre outras, são obrigadas a pagar um imposto/taxa por viagem (por exemplo, 1 euro nos municípios austríacos), havendo referência a situações em que as receitas acumuladas destas taxas são posteriormente distribuídas entre os taxistas tradicionais para compensar as perdas causadas pela liberalização do ride-hailing.

As restrições de preços podem ser utilizadas para regular a capacidade de aplicação de modelos dinâmicos de preços dos ride-hailing, ao abrigo dos quais os preços podem ser aumentados durante períodos de grande procura - um conceito conhecido como "*surge pricing*". A Arábia Saudita, depois de inicialmente ter optado pela liberalização total ride-hailing - e proibição dos táxis tradicionais - está agora a começar a regular as tarifas.

7

Política de partilha de dados:

Alguns reguladores impõem que todos os dados dos clientes sejam (anonimamente) partilhados com as autoridades.

Em alguns casos, os ride-hailing são obrigados a instalar nos seus veículos equipamento especial que registe e transmita dados dinâmicos às autoridades. É referida como uma questão importante principalmente para as autoridades que se encontrem a criar bases de dados públicas sobre mobilidade.

8

Monitorização e controlo

Um dos requisitos poderá passar pela instalação de equipamento para controlo de segurança e monitorização de potenciais ações ilegais por parte do condutor ou cliente (normalmente câmaras CCTV²⁹).

Mais recentemente, no caso dos Países Baixos e da Nova Zelândia, foi imposto equipamento para controlar os horários de trabalho dos condutores, a distância percorrida, as regiões nas quais prestam serviço e a velocidade.

Mecanismos de monitorização e controlo

Muitas cidades/regiões terão instituído mecanismos rigorosos de controlo, sendo que as autoridades policiais e ou outras entidades fiscalizadoras têm o direito de efetuar controlos na estrada e nos operadores, com punições que vão desde multas ao cancelamento de licenças. Algumas autoridades chegam a envolver os clientes em atividades de controlo. Em Londres, são encorajados a verificar se os táxis ou veículos de ride-hailing - e condutores - têm as licenças necessárias, comparando-as com o registo existente, denunciando qualquer actividade suspeita.

Fonte: Adaptado de Arthur D. Little, 2020

²⁹ CCTV significa televisão em circuito fechado e é geralmente conhecido como videovigilância. CC-"Circuito fechado" significa que as emissões são geralmente transmitidas a um número limitado (fechado) de monitores.

Anexo III

Temas em debate – Benchmarking

Âmbito de aplicação | Entidade licenciadora

Por forma a permitir uma análise e avaliação da situação relativa ao ride-hailing em vários pontos do mundo, nomeadamente tendo em conta os correspondentes mecanismos de regulação, são apresentados, nas tabelas abaixo, exemplos da regulação da atividade em vários países. A informação apresentada baseia-se no benchmarking realizado pelo IMT junto de várias entidades congéneres, bem como em bibliografia diversa consultada na internet.

Refira-se que as dificuldades de recolha de informação se devem, não só, ao facto de que, na sua maioria, os instrumentos regulatórios se encontrarem apenas disponíveis na respetiva língua oficial, mas também devido às diferentes definições e categorizações utilizadas para referência a serviços equivalentes ao ride-hailing – TVDE em Portugal.

País	Disposições Gerais Âmbito de Aplicação Territorial Entidade Licenciadora	Fonte Ano
LETÓNIA	<p>Aplicação ao Território Nacional.</p> <p>Licenciado pela Administração dos Transportes Rodoviários (<i>The Road Transport Administration</i>).</p>	<p>Consulta internacional IMT 2021</p> <p>Satiksmes ministrijas Sabiedriskā transporta pakalpojumu departamenta Vecākā referente</p>
HUNGRIA	<p>O serviço de ride-hailing não aparece como um serviço distinto, é um serviço de táxi pessoal, enquanto que a plataforma electrónica se qualifica como uma actividade de <i>serviço de expedição</i>.</p> <p>Não se espera qualquer alteração nesta matéria na Hungria, dada a posição do governo húngaro em 2015-2016 sobre a Uber, o que se reflecte também nos regulamentos legais.</p>	<p>Consulta internacional IMT 2021</p> <p>International desk officer Ministry for Innovation and Technology Department of International Relations</p>
BÉLGICA	<p>Aplicação ao Nível Regional</p> <p>Licenciado pela Direcção da Mobilidade. No entanto, o regulamento sobre ride-hailing é decidido principalmente a nível regional.</p>	<p>Consulta internacional IMT 2021</p> <p>Belgian Ministry of Mobility GD Sustainable Mobility and Rail Policy Direction of Mobility</p>
REPÚBLICA CHECA	<p>Aplicação ao Território Nacional.</p> <p>Não é necessária qualquer licença especial para uma plataforma electrónica de ride-hailing. É considerado como um intermediário regular que pode gerir o seu negócio através de uma aplicação, telefone ou ambos.</p> <p>Apenas é necessária uma <i>licença comercial regular para intermediação</i>.</p>	<p>Consulta internacional IMT 2021</p> <p>Ministerial Counselor</p> <p>Department of International Relations and EU International Relations Unit Ministry of Transport of the Czech Republic</p>

País	Disposições Gerais Âmbito de Aplicação Territorial Entidade Licenciadora	Fonte Ano
ROMÉLIA	Aplicação ao Território Nacional.	<p>Notícia: https://www.romania-insider.com/romania-emergency-ordinance-ridesharing junho 2019</p> <p>https://www.romania-insider.com/ridesharing-regulations-romania fev. 2020</p> <p>https://www.hotnews.ro/stiri-esential-23223167-ordonanta-urgenta-care-reglementeaza-uber-bolt-clever-fost-adoptata-ministrul-razvan-cuc-acum-concurenta-este-libera.htm</p>
FINLÂNDIA	<i>Desde 2011 que estão disponíveis na Finlândia aplicações de táxi-hailing. A quantidade destas aplicações tem aumentado constantemente, impulsionada pela chegada de Uber e Taxify à Finlândia em 2014, e pela desregulamentação da indústria finlandesa de táxis em Julho de 2018.</i>	<p>https://www.researchgate.net/figure/Ride-hailing-app-strategies-employed-by-focus-organizations_tbl1_341820342 jun 2020</p> <p>RIDE-HAILING APP STRATEGIES OF FINNISH TAXI DISPATCH ORGANIZATIONS, KARIN VÄYRYNEN, University of Oulu , e-mail: karin.vayrynen@oulu.fi</p>
ESPAÑA	Aplicação ao nível das comunidades autónomas e governos Locais.	https://www.inlinepolicy.com/blog/when-regulation-goes-wrong-ride-hailing-in-spain

Motoristas

Motorista TVDE	País
Equivalente ao Regime Jurídico Português (RJP)	LETÓNIA
O titular da Carta de Condução de Táxi pode conduzir qualquer veículo, independentemente de ser um táxi tradicional ou um TVDE	REPÚBLICA CHECA
Os condutores devem ter pelo menos 21 anos de idade e possuir um certificado de formação para o transporte de passageiros, emitido pela Autoridade Rodoviária Romena, atestando a sua formação profissional para o transporte de pessoas. Têm de ter carta de condução de categoria B há, pelo menos, dois anos. Além disso, devem ter “ <i>um comportamento civilizado e um registo criminal limpo</i> ”, não podem recusar uma viagem nas condições inicialmente acordadas, e só podem utilizar aos carros registados na plataforma digital.	ROMÉLIA
As multas por infração da lei situam-se entre RON 1.000 (210 euros) e RON 5.000 (mais de 1.000 euros) - valores de 2020.	
O motorista deve estar registado no <i>Registo de Taxistas</i> .	LETÓNIA
O registo do motorista é válido por um período de três anos. O cartão de registo deve ser colocado no interior do veículo.	
A carta de condução do motorista de táxi é válida por cinco anos	REPÚBLICA CHECA

Motorista TVDE	País
<p>Os titulares das autorizações VTC³⁰ são responsáveis por verificar se os condutores possuem cartas de condução válidas e se possuem os pontos exigidos.</p> <p>Os motoristas devem completar a formação dos condutores e serem testados para serem licenciados. A formação deve incluir a conclusão do <i>Curso de Condução Defensiva do Conselho Nacional de Segurança</i> e pelo menos um programa de formação adicional de condução aprovado pelo director do <i>Departamento de Finanças e Serviços Administrativos</i>.</p> <p>A TNC³² (e associações Taxicab e companhias de veículos de aluguer), pode fornecer programas de formação de motoristas. Tais programas devem incluir:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Informação sobre condução defensiva. ▪ Instrução sobre a utilização de equipamento de emergência e procedimentos para segurança do condutor. ▪ Informação sobre fatores de risco para crimes contra condutores. ▪ Formação sobre comunicação com passageiros. ▪ Informação sobre normas de conduta profissional. <p>Os exames devem testar o motorista nas seguintes matérias:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Conhecimento dos requisitos e leis para a exploração TNC. ▪ Capacidade de falar e ler inglês suficiente para cumprir os deveres de motorista. ▪ Conhecimento dos requisitos de segurança dos veículos. ▪ Conhecimento de Seattle, <i>King County</i> e da região circundante. ▪ Conhecimento da população local e dos destinos e atrações turísticas. ▪ Conhecimento de fatores de risco para crimes contra condutores, de procedimentos de emergência e de equipamento de segurança pessoal. <p>Os procedimentos e conteúdos dos exames devem ser aprovados pelo diretor do <i>Departamento de Finanças e Serviços Administrativos</i>.</p> <p>Todos os condutores e proprietários de veículos devem consentir na verificação dos seus antecedentes criminais. A TNC deve rever os antecedentes criminais e manter registos dos mesmos.</p>	<p>AMB³¹ ESPANHA</p> <p>Seattle EUA</p>
<p>Relação legal estabelecida entre o Operadores e Motoristas</p> <p>Tanto os taxistas como os motoristas de veículos comerciais de passageiros³³ têm de ser trabalhadores da empresa licenciada - seja uma empresa de táxis ou uma empresa de serviços de veículos comerciais de passageiros. As aplicações móveis estabelecem relações jurídicas com as empresas.</p> <p>O condutor ou é um empresário independente ou é empregado por um <i>operador de táxi</i>. Aplicam-se as regras gerais do Código do Trabalho.</p>	<p>LETÓNIA</p> <p>REPÚBLICA CHECA</p>

³⁰ VTC - *motoristas privados de aluguer (ride-hailing)*. De acordo com os regulamentos espanhóis, são assim definidos porque o passageiro decide os pontos de partida e de chegada da sua viagem (ao contrário de outros serviços de transporte como autocarros, por exemplo). Ao contrário dos táxis, devem ser reservados com antecedência (não na rua), e o preço é estabelecido antes do início da viagem. O veículo tem de estar identificado com dístico.

³¹ Área Metropolitana de Barcelona

³² *Transportation Network Companies (TNC)*

³³ Um serviço de transporte por automóvel, além do serviço de táxi, que é oferecido, solicitado e confirmado utilizando apenas serviços de comunicações eletrónicas num website ou numa aplicação móvel online, e cujo pagamento é efetuado apenas utilizando pagamentos que não em dinheiro. O serviço de automóvel comercial de passageiros será efetuado por um automóvel de passageiros da categoria M1 com um máximo de quatro lugares de passageiros

Motorista TVDE	País
<p>Os titulares das autorizações têm de ajustar as suas relações com os condutores dos veículos às exigências da regulamentação laboral, da segurança social e da segurança rodoviária, para o que terão de apresentar ao organismo competente da administração metropolitana o registo do condutor na segurança social, o contrato de trabalho e a apólice de seguro, comunicando as matrículas e as anulações. A falta de qualquer destes documentos será motivo de queixa à Inspeção do Trabalho e o condutor em causa será considerado como uma pessoa não autorizada a conduzir o veículo.</p> <p>Os trabalhadores independentes, para além de possuírem uma carta de condução válida com o número de pontos exigido, devem cumprir os regulamentos relativos à segurança social e ao regime fiscal que lhes é aplicável.</p>	AMB ESPANHA
Não existem restrições ao tempo de atividade	LETÓNIA
Aplicação das regras do Código do trabalho	REPÚBLICA CHECA
<p>Descanso semanal e horas de serviço</p> <p>Descanso semanal</p> <p>a) Os veículos abrangidos por autorizações para serviços urbanos devem ter dois dias de descanso semanal. A primeira será entre segunda e sexta-feira; a segunda será ao sábado ou domingo.</p> <p>b) O período de descanso semanal começará às 06.00 horas do dia atribuído e continuará até às 06.00 horas do dia seguinte.</p> <p>c) É absolutamente proibido o trabalho em dias de descanso semanal.</p> <p>d) Os dias de descanso serão regulados pelo número de autorização da <i>Generalitat de Catalunya</i>, de modo a que os números pares descansem aos domingos e os números ímpares aos sábados.</p> <p>e) A administração metropolitana aprovará a atribuição de dias de descanso nos dias úteis, de acordo com o número de veículos que requerem autorização para serviços urbanos.</p> <p>Horas de funcionamento</p> <p>Para o serviço diurno, entre as 06.00 horas e as 22.00 horas, o horário máximo de serviço será de dez horas, incluindo um intervalo de duas horas para refeições. Para o serviço noturno, entre as 22h e as 6h, o horário máximo será de oito horas.</p> <p>Serviços ou situações especiais</p> <p>1. As horas de serviço, dias de descanso e outras podem ser ajustadas ou tornadas mais flexíveis em certas faixas horárias ou períodos, por razões justificadas. Tal flexibilidade pode envolver a extensão do horário de trabalho e a redução dos dias de descanso ou outras medidas.</p> <p>2. Esta situação especial será considerada, entre outros, no caso de eventos ou situações especiais que deem origem a uma grande procura de mobilidade.</p> <p>3. Tais ajustamentos devem ser acordados por decisão fundamentada do órgão de gestão responsável e serão publicadas nos jornais oficiais e nos meios de comunicação social.</p>	AMB ESPANHA
Duração da atividade	

Plataformas eletrónicas

País	Operador de Plataforma Eletrónica
LETÓNIA	<p>Em 2018, a Letónia implementou alterações regulamentares, para além dos requisitos clássicos de fixação de serviços de táxi:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Empresas de serviços de transporte que operam apenas através de aplicações - serviço de veículos comerciais de passageiros - um serviço de transporte por automóvel, além do serviço de táxi, que é oferecido, solicitado e confirmado utilizando apenas serviços de comunicações eletrónicas num website ou numa aplicação móvel online, e cujo pagamento é efetuado apenas utilizando pagamentos que não em dinheiro. O serviço de automóvel comercial de passageiros será efetuado por um automóvel de passageiros da categoria M1 com um máximo de quatro lugares de passageiros. <p>O prestador de serviços de automóveis comerciais de passageiros necessita de obter uma <i>licença de serviço de automóveis comerciais de passageiros</i>.</p> <ol style="list-style-type: none"> 2. Aplicações de ride-hailing - fornecedores de um website ou serviço de aplicações móveis - organizam o transporte rodoviário e prestam serviços relacionados online de acordo com o contrato celebrado com o transportador. <p>Desde 22 de Janeiro de 2020, os fornecedores de um sítio web ou serviço de aplicação móvel devem estar registados na Administração de Transportes Rodoviários. Os transportadores (tanto as empresas de táxis como as empresas de serviços de automóveis comerciais de passageiros) e os condutores só podem utilizar estes serviços se registados. (requisitos de registo na Secção 35.2 da Lei sobre o Transporte Rodoviário).</p> <p>A Administração dos Transportes Rodoviários pode registar o prestador de um sítio web ou serviço de aplicação móvel, se este último estiver em conformidade com os seguintes requisitos:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) Ter sido registado num Estado-Membro da União Europeia, em conformidade com os requisitos das leis e regulamentos nacionais do país de registo do operador comercial; 2) Não tiver dívidas de impostos e de outros pagamentos obrigatórios determinados pelo Estado, cujo montante total exceda o total das dívidas pendentes especificadas na lei sobre impostos e direitos, a partir das quais a administração fiscal assegura o acesso público à informação; 3) Cumpriu todos os compromissos escritos apresentados ao <i>Centro de Proteção dos Direitos do Consumidor</i> em relação a infrações e de todas as decisões do <i>Centro de Proteção dos Direitos do Consumidor</i> impostas sobre as mesmas; 4) Assegura o processamento e armazenamento da informação de acordo com os procedimentos estabelecidos; 5) O website ou a aplicação móvel utilizada assegura o seguinte: <ol style="list-style-type: none"> a) Informação sobre o serviço oferecido de transporte de passageiros a título oneroso, tarifas, sobretaxa para serviços adicionais, transportador, condutor e veículo rodoviário e também a possibilidade de solicitar um veículo adequado a pessoas com mobilidade reduzida; b) A possibilidade de solicitar e confirmar online o serviço de transporte de passageiros a título oneroso; c) No que respeita ao serviço de transporte de veículos comerciais de passageiros - a possibilidade de calcular uma tarifa e liquidar o pagamento online através de pagamentos não pecuniários e também do envio ao passageiro uma fatura eletrónica e de informações sobre o serviço de transporte recebido a título oneroso no final da viagem para o endereço de correio eletrónico do passageiro, registado no website ou aplicação móvel. 6) O fornecedor de um sítio web ou de um serviço de aplicação móvel deve fornecer informações ao Serviço de Finanças do Estado em relação aos serviços de transporte de passageiros a título oneroso que são oferecidos, recusados pelo transportador e executados no sítio web ou aplicação móvel no território da

Letónia, bem como sobre os condutores e veículos rodoviários. Estas informações serão processadas pelo fornecedor de um sítio web ou de um serviço de aplicação móvel e armazenadas num Estado-Membro da União Europeia ou num Estado Membro da Organização do Tratado do Atlântico Norte (NATO) durante pelo menos cinco anos.

Existem requisitos para as funções do sítio web ou aplicação móvel do prestador de serviços:

1. A possibilidade da *transportadora* registar o condutor e o veículo num sítio web ou numa aplicação móvel;
2. A possibilidade de o passageiro escolher a forma de pagamento do serviço de transporte antes de solicitar um serviço:
 - 2.1. Online no website ou na aplicação móvel;
 - 2.2. Em numerário ou outra forma de pagamento após a viagem, com base na leitura do taxímetro;
3. A possibilidade do condutor indicar ao passageiro o motivo da recusa do serviço comercial, de acordo com as condições de utilização do sítio web ou do serviço de aplicação móvel;
4. A possibilidade de aceder à informação no sítio web ou na aplicação móvel sobre todos os serviços de transporte comercial realizados nos últimos três meses;
5. A possibilidade de acesso aos dados sobre todas as operações de transporte efetuadas pelos condutores do transportador durante pelo menos os últimos cinco anos (todas as operações aceites, recusadas e realizadas)

No que respeita à disponibilização de informação, aplicam-se ainda os seguintes requisitos:

1. O prestador de serviços no seu sítio web ou aplicação móvel deve exibir as seguintes informações:
 - 1.1. A possibilidade de escolher a forma de pagamento;
 - 1.2. Informações sobre transportadores (nome da empresa e número de registo no registo comercial) e motoristas (nome, apelido e número de registo no registo de motoristas de táxi na Letónia);
 - 1.3. Os números de matrícula dos veículos no registo estatal;
 - 1.4. Tarifa de aluguer, por quilómetro, por minuto e taxas por serviços adicionais, de forma compreensível e visível;
 - 1.5. A tarifa total possível para o serviço de transporte, se o início e o destino da rota forem conhecidos no momento do pedido;
 - 1.6. O início e o destino do itinerário;
 - 1.7. As condições para o transporte de passageiros e bagagem;
 - 1.8. A possibilidade de aluguer de veículo para pessoas com mobilidade reduzida;
 - 1.9. O momento em que o serviço de transporte começa e termina;
 - 1.10. O método de processamento do pagamento do serviço de transporte e a confirmação do pagamento;

A partir de 1 de Julho de 2021, o prestador de serviços deve enviar informações sobre condutores, veículos, operações de transporte (oferecidas, recusadas e efetuadas) ao Serviço de Finanças do Estado imediatamente após o fim do *transporte comercial* (dados em tempo real).

Taxa de registo dos prestadores de serviços: 2800 EUR

Taxa anual de controlo: 900 EUR

ROMÉLIA

Os operadores de plataformas eletrónicas têm de obter anualmente a aprovação técnica do Ministério das Comunicações (MCSI).

A taxa anual que irão pagar ao MCSI é de RON 50.000 (2019) – cerca de 10.100 €.

As *Transportation Network Companies* (TNC) devem cumprir determinadas responsabilidades operacionais. Os TNCs devem:

- Manter um escritório aberto das 9h às 17h todos os dias úteis.
- Manter um endereço postal e números de telefone gratuitos para reclamações de clientes e empresas, durante as horas de funcionamento.
- Fornecer um sistema através do qual os passageiros possam recuperar artigos perdidos.
- Manter todos os registos necessários durante dois anos e elaborar relatórios trimestrais a apresentar ao diretor do *Departamento de Finanças e Serviços Administrativos*.
- Exigir que os veículos dos seus condutores estejam seguros
- Exigir aos seus condutores cumpram com os requisitos de identificação do veículo do TNC enquanto este estiver em serviço.
- Assegurar que os condutores do TNC cumprem todas as regras e normas de funcionamento.
- Enviar a correspondência do diretor do Departamento de Finanças e Serviços Administrativos aos motoristas do TNC.
- Exigir que os passageiros possam ver a fotografia do condutor do TNC e o número da matrícula do veículo no dispositivo utilizado para ligação com a aplicação antes de iniciar a viagem.
- Manter o seguro válido e prova de seguro.
- Notificar o diretor do Departamento de Finanças e Serviços Administrativos quando os condutores ou titulares de cartas de condução forem condenados por infrações criminais graves que tenham influência na sua capacidade ou aptidão para conduzir. Tais infrações podem incluir: roubo, fraude, agressão, álcool, drogas, entre outros especificados.
- Notificar o diretor do Departamento de Finanças e Serviços Administrativos se um condutor TNC estiver envolvido num acidente de viação, tiver a carta de condução suspensa ou tiver sido cancelada.
- Empregar uma política de tolerância zero para drogas e álcool no que respeita aos condutores da TNC.
- Rever e manter registos de antecedentes criminais e registos de condução de condutores do TNC. Os condutores condenados nos últimos sete anos por qualquer infração relacionada com álcool ou drogas, condução imprudente, atropelamento e fuga ou condução com uma carta suspensa ou revogada não estão autorizados a prestar serviços TNC.
- Exigir uma inspeção de segurança dos veículos TNC antes de prestarem serviços e anualmente a partir daí.
- Pagar quaisquer sanções impostas pelo diretor do Departamento de Finanças e Serviços Administrativos.
- Comunicar agressões ou roubos de condutores TNC se eles próprios não tiverem comunicado estes crimes.

A aplicação do serviço online utilizada pelas empresas deve incluir um número de telefone, um link de website e um e-mail através do qual os passageiros podem registar queixas sobre condutores suspeitos de estarem sob a influência de drogas ou álcool. A aplicação também deve incluir o número de telefone e o correio eletrónico da *Unidade de Proteção do Consumidor do Departamento de Finanças e Serviços Administrativos* para comunicação de tais reclamações.

No que respeita à comunicação de dados, as TNC (e também as associações de táxis, empresas de aluguer de veículos) devem compilar registos operacionais precisos e completos e manter estes registos durante dois anos. Os registos devem incluir:

- O número total de viagens fornecidas por cada empresa.
- O tipo de informação para cada viagem (hail, online app, etc.).
- A percentagem ou número de viagens realizadas em cada código postal.
- Os locais de recolha e largada por códigos postal de cada viagem.

	<ul style="list-style-type: none"> ▪ A percentagem, por código postal, das viagens que são solicitadas mas que não se realizam. ▪ O número de acidentes, incluindo o nome e número do condutor, culpabilidade, ferimentos e danos estimados. ▪ O número de viagens por veículo. ▪ Denúncias de crimes contra condutores. ▪ Registos de reclamações de passageiros. <p>Quaisquer outros dados identificados pelo diretor do <i>Departamento de Finanças e Serviços Administrativos</i>.</p> <p>Os registos podem ser mantidos eletronicamente.</p> <p>Os dados devem ser comunicados trimestralmente ao diretor do Departamento de Finanças e Serviços Administrativos. Os relatórios devem ser feitos eletronicamente em formulários fornecidos para o efeito. https://www.seattle.gov/business-regulations/taxis-for-hires-and-tncs/transportation-network-companies/tnc-companies#datareporting</p>
--	---

Veículos

Veículo TVDE	País	
Geral	A empresa de serviços de automóveis comerciais de passageiros deve certificar o cumprimento dos requisitos legais e regulamentares aplicáveis aos veículos.	LETÓNIA
	O automóvel com taxímetro pode ser utilizado tanto para operações de táxi tradicional como de ride-hailing. O automóvel sem taxímetro só pode ser utilizado para operações de ride-hailing e para viagens previamente contratadas. Cada viatura tem de ser registada antes da primeira utilização.	REPÚBLICA CHECA
Propriedade do Veículo	A empresa de serviços de automóveis comerciais de passageiros deve ser proprietária ou detentora legal do veículo. As plataformas eletrónicas não possuem veículos, organizam as viagens com base em contratos com empresas.	LETÓNIA
	Não há regulamentação da propriedade do automóvel. O automóvel tem de ser operado pela empresa que o registou.	REPÚBLICA CHECA
	O titular da autorização VTC tem de ser o proprietário do veículo proposto para prestar o serviço, em regime de propriedade, renting, leasing ou outro. O titular da autorização pode substituir o veículo por outro veículo que satisfaça as condições estabelecidas no Regulamento, após notificação do organismo competente.	AMB ESPANHA
Tipo de veículo	O serviço de automóvel comercial de passageiros é realizado por um automóvel de passageiros da categoria M1 com um máximo de quatro lugares de passageiros. Não existem tais restrições para os veículos de táxi - podem ter até nove lugares, incluindo o lugar do condutor.	LETÓNIA
	Só podem ser utilizados veículos ligeiros de passageiros registados nacionalmente, com uma capacidade não superior a nove lugares sentados, incluindo o lugar do condutor.	REPÚBLICA CHECA
	Veículo com um máximo de 5 lugares	ROMÉNIA
	Veículo com uma capacidade máxima de nove lugares sentados, incluindo o condutor.	AMB Espanha
Idade do veículo	Não há restrições existentes quanto à idade. O serviço de táxi e o serviço de veículos comerciais de passageiros devem ser prestados com um veículo rodoviário que corresponda aos seguintes requisitos de proteção ambiental:	LETÓNIA

Veículo TVDE	País
<p>1) Tenha sido registado pela primeira vez antes de 31 de Dezembro de 2008 e a sua cilindrada não exceda 2000 cc;</p> <p>2) Tenha sido registado pela primeira vez após 1 de Janeiro de 2009, e a sua quantidade máxima de emissões de dióxido de carbono (CO₂) em gramas por um quilómetro não exceda: 150 gramas.</p>	
<p>Sem restrições. As autoridades locais são autorizadas a estabelecer uma norma de combustível e emissões que regula a idade dos veículos.</p>	REPÚBLICA CHECA
<p>O veículo não pode ter mais de 15 anos.</p>	ROMÉLIA
<p>O veículo deve ter no máximo dez anos desde a sua primeira matrícula (exceção: veículos adaptados para o transporte de pessoas com mobilidade reduzida sob determinadas condições).</p> <p>Os veículos em segunda mão não podem exceder cinco anos a partir do seu primeiro registo, ou dez anos se aplicado a um veículo em segunda mão adaptado para o transporte de pessoas com mobilidade reduzida.</p>	AMB ESPANHA
<p>Tanto os veículos de táxi como os veículos de serviço de veículos comerciais de passageiros devem ser submetidos a uma inspeção periódica uma vez em 6 meses.</p>	LETÓNIA
<p>Os veículos devem ser submetidos a inspeção periódica um ano após a data da primeira matrícula, e anualmente a partir daí.</p>	REPÚBLICA CHECA
<p>Inspeção técnica periódica (ITP) realizada a cada 6 meses.</p>	ROMÉLIA
<p>Inspeção técnica</p> <p>Todos os veículos devem ser submetidos a uma inspeção de segurança do veículo antes de poderem ser utilizados para prestar serviços. Esta inspeção abrange todos os principais componentes do veículo, bem como as características do veículo que ajudam o condutor e mantêm o passageiro confortável. As inspeções certificam que o veículo ao nível mecânico é apto para condução e verificam que todas as placas e avisos exigidos e fornecidos pela autoridade são legíveis e se encontram devidamente afixados. A inspeção deve ser efetuada por um mecânico aprovado pelo diretor do Departamento de Finanças e Serviços Administrativos (lista de mecânicos de inspeção de segurança de veículos aprovados pela autoridade).</p> <p>É da responsabilidade do TNC exigir que os veículos sejam aprovados na inspeção e manter os registos das inspeções dos veículos.</p>	Seattle EUA
<p>Seguro</p> <p>Só é necessário um Seguro de Responsabilidade Civil Automóvel Obrigatório, o mesmo que para todos os veículos em circulação.</p>	LETÓNIA
<p>Não se encontra regulamentado por lei. O seguro obrigatório cobre todas as despesas causadas aos passageiros, contudo este seguro é usualmente muito mais caro para um veículo de táxi.</p>	REPÚBLICA CHECA
<p>As TNC devem manter a cobertura de seguro em conformidade com a lei para todos os veículos registados no TNC, em qualquer altura em que estejam ativos numa aplicação TNC.</p> <p>As empresas devem fornecer aos condutores do TNC uma declaração de seguro escrita que inclua as declarações nos termos previstas na Portaria que os regula: https://www.seattle.gov/business-regulations/taxis-for-hires-and-tncs/transportation-network-companies/tnc-companies#insurance</p>	Seattle EUA
<p>Identificação exterior/dístico</p> <p>As informações da plataforma e do transportador devem ser afixadas na porta do passageiro da frente do veículo.</p>	LETÓNIA

Veículo TVDE		País
	Todos os táxis registados, incluindo o carro de ride-hailing, têm de ter um autocolante que os identifique.	REPÚBLICA CHECA
	Os carros terão de exibir um dístico redondo para cada plataforma digital utilizada. O número de registo do carro e o nome da plataforma terão de ser escritos nestes dísticos.	ROMÉLIA
	Obrigatoriedade de vinheta de identificação que deve ser visível no veículo.	ESPANHA AMB
Colocação do dístico	Não são exigidos requisitos.	LETÓNIA
	Deve ser colocado no lado inferior direito da janela da frente do veículo.	AMB ESPANHA
Publicidade	Não são exigidos requisitos.	LETÓNIA
	A publicidade não é proibida.	REPÚBLICA CHECA
Faixas BUS	Equivalente ao RJP.	LETÓNIA
	Depende das autoridades locais	REPÚBLICA CHECA

Preço | Pagamento

Preço e pagamento do serviço		País
Remuneração do serviço	Equivalente ao RJP ³⁴ .	LETÓNIA
	O preço deve ser fixado e acordado por ambas as partes antes da viagem. Existe regulamento sobre como o preço é fixado.	REPÚBLICA CHECA
	As aplicações devem apresentar as tarifas, incluindo quaisquer taxas variáveis ou possíveis sobretaxas, antes do cliente confirmar a viagem.	EUA Seattle
Valores das tarifas	Equivalente ao RJP.	LETÓNIA
	Os valores das tarifas são fixados livremente entre as partes, (...), e os preços finais devem cobrir todos os custos associados ao serviço, em harmonia com as melhores práticas do sector dos transportes.	REPÚBLICA CHECA
Taxa de intermediação do operador da plataforma eletrónica	Não existem restrições quanto ao montante da taxa de intermediação.	LETÓNIA
	Não regulada.	REPÚBLICA CHECA
Informação disponibilizada ao utilizador pela plataforma eletrónica	Equivalente ao RJP.	LETÓNIA
	Não regulamentado. O preço tem de ser fixado antes da viagem	REPÚBLICA CHECA

³⁴ Regime Jurídico Português

Preço e pagamento do serviço		País
antes do início de cada viagem e durante a mesma	<p>As tarifas devem ser transparentes para os clientes na aplicação online quando solicitam o serviço e antes de confirmarem a viagem. A tarifa total, um intervalo tarifário ou uma tarifa por distância ou tempo devem ser claramente indicados no sistema da aplicação.</p> <p>O sistema deve também exibir claramente, antes da confirmação da viagem, quaisquer variáveis que possam resultar em tarifas ou tarifas mais elevadas, incluindo gorjetas, tempo de espera, preços de procura ou quaisquer outras sobretaxas.</p>	Seattle EUA
Tarifa dinâmica aplicada pelo prestador de serviço	Não existe regulação sobre a aplicação de tarifa dinâmica.	LETÓNIA
	Não regulada.	REPÚBLICA CHECA
Proposta de preço fixo pré-determinado pela plataforma eletrónica	Não existe regulação sobre a obrigação de propor o preço fixo determinado, apenas uma estimativa do preço. As aplicações móveis escolhem oferecer um preço fixo, o que é permitido, que é conhecido pelo passageiro no momento da reserva.	LETÓNIA
	Equivalente ao RJP	REPÚBLICA CHECA
Pagamento	Equivalente ao RJP	LETÓNIA
	Não regulamentado. A grande maioria das viagens é paga através de plataforma, no entanto o pagamento em numerário é possível.	REPÚBLICA CHECA
	Os motoristas só podem aceitar o pagamento mediante aplicação online; não podem aceitar numerário.	Seattle EUA
Fatura	Equivalente ao RJP	LETÓNIA
	Resumo com informações sobre o operador, condutor, viagem e preço tem de ser enviado por e-mail após a viagem.	REPÚBLICA CHECA

Caso de estudo: ESPANHA

Ride-hailing em Espanha

Em 2015, o Governo espanhol aprovou uma lei que fixou o número de *motoristas privados de aluguer* (VTC) em um para cada trinta motoristas de táxi, com o intuito de dissipar as preocupações em torno da oferta excessiva de motoristas de VTC. No entanto, na altura em que a lei foi aprovada, na maior parte de Espanha já havia mais de um condutor de VTC por cada 30 motoristas de táxi, o que terá dado origem a dois problemas políticos concorrentes: por um lado, as preocupações com o excesso de oferta; e, por outro, o desejo de respeitar os direitos de propriedade dos titulares de licenças VTC existentes e futuros.

Em 2017, o Supremo Tribunal espanhol decidiu que os motoristas que tinham apresentado pedidos de licença antes da introdução da regra 1:30 poderiam ter as suas licenças confirmadas, mesmo que isso significasse uma maior diluição da relação 1:30. No entanto, o Governo espanhol manteve o seu compromisso, e apesar dos avisos da *Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia* (CNMC), o Governo reiterou o seu apoio a esta relação em Abril de 2018.

Ride-hailing em Espanha

As autoridades regionais, incluindo Madrid e Barcelona, consideraram a introdução de um novo tipo de licença VTC com vista à aplicação da regra 1:30, com todos os motoristas VTC a terem de requerer a nova licença, o que levaria ao cancelamento das licenças da maioria dos motoristas VTC.

Apesar de toda a polémica gerada em torno deste tema, o governo decidiu que, a partir de Setembro de 2018, o licenciamento seria devolvido às unidades regionais da administração espanhola, as Comunidades Autónomas, no entanto, devido à contestação verificada, acabou mais tarde por introduzir uma moratória de quatro anos sobre as licenças existentes, após o que, as competências de licenciamento seriam totalmente devolvidas às Comunidades Autónomas. Anunciaram também criação de uma base de dados nacional online de todas as viagens de VTC.

Esta solução não terá atenuado as preocupações dos condutores de VTC, o que levou a que mais de 10.000 assinassem uma petição solicitando uma indemnização devido à obsolescência programada das suas licenças. Os motoristas de táxi processaram o Governo por violar as regras dos auxílios estatais. Além disso, atraiu a atenção da autoridade da concorrência espanhola, que declarou desejar ser consultada sobre toda e qualquer regra futura para o sector.

O aspeto mais significativo desta devolução de poderes terá sido o facto de que, embora tenha impedido os organismos governamentais locais de proibirem explicitamente o ride-hailing, deu-lhes competências para regular todos os outros aspetos do funcionamento do VTC. As Comunidades Autónomas e os governos municipais não podiam, portanto, proibir os VTC, nem introduzir novas licenças, para aplicação da regra das 1:30, mas podiam regular quase todos os outros aspetos da indústria.

Embora a devolução de competências às autoridades locais possa ter apresentado vantagens, considerando as especificidades das necessidades de transporte entre regiões, a forma esta foi efetuada é referida como tendo conduzido a uma proliferação de sistemas reguladores extremamente diferentes causando uma grande fragmentação regulatória em toda a Espanha, nomeadamente:



Fonte: <https://www.inlinepolicy.com/blog/when-regulation-goes-wrong-ride-hailing-in-spain>

A Área Metropolitana de Barcelona (AMB):

- Os titulares das autorizações VTC que desejem prestar serviços urbanos no âmbito territorial da Área Metropolitana de Barcelona devem solicitar a sua inscrição no *Registo Automóvel Metropolitano* para efeitos de organizar as condições de funcionamento reguladas no Regulamento e facilitar as comunicações de serviço resultantes da sua aplicação.
- A não inscrição no *Registo Automóvel Metropolitano* não isenta os titulares de licenças VTC da obrigação de cumprir as regras que regem a prestação de serviços urbanos, tal como estabelecidas na legislação em vigor e nos Regulamentos da Área Metropolitana de Barcelona, quando os serviços por eles prestados tiverem a sua origem e destino dentro da sua área territorial.

Ride-hailing em Espanha

- A administração fornecerá ao interessado a acreditação da matrícula do veículo no Registo Metropolitano, bem como informações sobre as condições de prestação de serviços em vigor num dado momento. A acreditação consiste numa vinheta de identificação que deve ser visível no veículo.
- Os serviços de VTC devem ser acordados com pelo menos sessenta minutos de antecedência entre a contratação e a prestação efectiva do serviço.
- No caso das empresas que prestam o serviço reconhecerem que o consumidor ou utilizador tem um intervalo de tempo para exercer o seu direito de cancelamento ou retirada, este intervalo deve ser incluído no intervalo mínimo indicado.
- Os veículos devem permanecer estacionados fora das vias públicas, em parques de estacionamento ou garagens autorizadas.
- Se o veículo estiver a circular sem passageiros, o condutor terá de justificar o registo do serviço, no registo de serviço correspondente, ou, se aplicável, que se dirige para o seu local de estacionamento, quando assim for exigido pelos agentes da lei.
- O titular da autorização tem de ser o proprietário do veículo proposto para prestar o serviço.

Fontes:

<https://www.inlinepolicy.com/blog/when-regulation-goes-wrong-ride-hailing-in-spain>

<https://oikonomics.uoc.edu/divulgacio/oikonomics/es/numero15/dossier/gdomenech.html>

<https://www.twobirds.com/en/news/articles/2020/spain/the-spanish-supreme-court-overrides-the-restrictions-imposed-on-ride-hailing-services>

Autoridade Espanhola da Concorrência - PRO/CNMC/003/17 PRD POR EL QUE SE ESTABLECEN NORMAS COMPLEMENTARIAS AL REGLAMENTO DE LA LEY DE ORDENACIÓN DE LOS TRANSPORTES TERRESTRES EN RELACIÓN CON LA EXPLOTACIÓN DE LAS AUTORIZACIONES DE ARRENDAMIENTO DE VEHÍCULOS CON CONDUCTOR

https://www.cnmec.es/sites/default/files/1873330_12.pdf

Casos de estudo: REPUBLICA CHECA E LETÓNIA

No decorrer da presente avaliação foram consultadas diversas entidades homólogas do IMT. Pela amplitude das mesmas, relevam-se as respostas recebidas por parte da República Checa e da Letónia, que abaixo se elencam:

País	Enquadramento
LETÓNIA	<p>Empresas de serviços de transporte que operam apenas através de aplicações de ride-hailing. Oficialmente - serviço de veículos comerciais de passageiros - um serviço de transporte por automóvel, para além do serviço de táxi, que é oferecido, solicitado e confirmado utilizando apenas serviços de comunicações electrónicas num website ou numa aplicação online, e cujo pagamento é efectuado apenas através de pagamentos não numerários. O serviço de automóvel comercial de passageiros será efectuado por um automóvel de passageiros da categoria M1 com um máximo de quatro lugares de passageiros.</p> <p>O serviço de automóvel comercial de passageiros pode ser efectuado se o transportador tiver recebido a licença especial emitida pela Administração dos Transportes Rodoviários para o serviço de automóvel comercial de passageiros e um cartão de licença para cada veículo rodoviário. (Parágrafo 5, Secção 35 da Lei de Transporte Rodoviário).</p> <p>A Administração de Transportes Rodoviários emitirá a licença especial para o serviço de transporte de veículos comerciais de passageiros ao transportador que tenha sido inscrito no registo comercial e não tenha dívidas fiscais de montante total superior ao total das dívidas pendentes especificadas na lei sobre Impostos e Taxas.</p> <p>Tanto as empresas de táxis como as empresas de serviços de automóveis comerciais de passageiros operam através de aplicações de ride-hailing na Letónia. As empresas de táxis aplicam tarifas que</p>

	estabelecem e utilizam taxímetros, as empresas de serviços de automóveis comerciais de passageiros aplicam tarifas determinadas pelas aplicações de ride-hailing.
REPÚBLICA CHECA	<p>Desde 2013 não há diferença entre um operador de táxi regular e um serviço que poderia ser considerado como ride-hailing. Ambos têm de ser entidades legais estabelecidas na República Checa, ambos têm a mesma licença comercial, contudo um carro sem taxímetro só pode operar como ride-hailing. Automóveis com taxímetro podem operar todos os tipos de serviços.</p> <p>O operador de ride-hailing tem de prestar o serviço exclusivamente através de carros registados conduzidos por detentores de carta de condução de táxi e mantém registos sobre a condução durante 3 anos.</p>

Alterações nos últimos 3 anos	País	
TVDE considerada ao abrigo do quadro legal para os Transportes Públicos?	Não.	LETÓNIA
	Não.	REPÚBLICA CHECA
Ligação entre TVDE e Transportes Públicos?	Não.	LETÓNIA
	Não.	REPÚBLICA CHECA
Integração do TVDE com o sistema de tarifário/bilhética de transporte público?	Não.	LETÓNIA
	Não.	REPÚBLICA CHECA
TVDE compete com ou complementa os serviços de Transporte Público no seu território?	Considera serem complementares.	LETÓNIA
	<i>Por vezes, estes serviços são tão baratos que podem competir com o transporte público.</i>	REPÚBLICA CHECA
Como avalia a contribuição dos serviços TVDE no âmbito da mobilidade urbana no seu território?	Os passageiros apreciam o conforto que a tecnologia proporciona ao poder conhecer o preço e solicitar o veículo online.	LETÓNIA
Relação de trabalho entre operadores/condutores TVDE e plataformas electrónicas (os operadores/condutores são contratantes ou empregados?)	Os operadores e motoristas são entidades contratadas. Os motoristas são empregados da empresa que também têm um contrato com operadores de aplicações móveis.	LETÓNIA
Tarifa adicional permitida para o transporte de crianças?	Não regulamentado, portanto, é permitido.	LETÓNIA
	As tarifas não são reguladas por lei.	REPÚBLICA CHECA
Preço máximo e/ou mínimo de tarifa/viagem estabelecido?	Não.	LETÓNIA
	As autoridades locais são autorizadas a fixar preços máximos - Apenas Praga e Brno (duas maiores cidades) o podem fazer.	REPÚBLICA CHECA
Critérios tarifários específicos para passageiros no aeroporto?	Não.	LETÓNIA
	Não regulados.	REPÚBLICA CHECA

Alterações nos últimos 3 anos	País	
<p>Acesso em tempo real das autoridades à informação sobre plataformas electrónicas? (para verificar determinadas situações, nomeadamente: se a recolha de passageiros foi efectuada mediante pedido formal na plataforma electrónica, se o condutor está registado na plataforma electrónica, e se o veículo está registado na plataforma electrónica).</p>	<p>O prestador de serviços deve enviar informações sobre condutores, veículos, viagens (oferecidas, recusadas e efetuadas) ao Serviço de Finanças do Estado imediatamente após o fim do serviço de transporte comercial (dados em tempo real).</p>	LETÓNIA
<p>O quadro legal considera que um operador de TVDE pode suspender temporariamente a actividade? Em que termos?</p>	<p>Não.</p>	REPÚBLICA CHECA
<p>Como se controla o limite máximo de horas de trabalho dos condutores da TVDE quando estes trabalham para plataformas electrónicas diferentes?</p>	<p>Não regulamentado, portanto o operador pode suspender a sua actividade se necessário.</p>	LETÓNIA
<p>Registo especial para os veículos?</p>	<p>Sem controlo até à presente data.</p>	LETÓNIA
<p>Registo especial para os veículos?</p>	<p>Não controlado</p>	REPÚBLICA CHECA
<p>Registo especial para os veículos?</p>	<p>Não</p>	LETÓNIA
<p>Tipo de motor do veículo estabelecido?</p>	<p>O automóvel tem de ser registado como um automóvel para uso comercial</p> <p>Não foi definida a capacidade mínima do motor. O serviço de táxi e o serviço de veículos comerciais de passageiros devem ser fornecidos com um veículo rodoviário que corresponda aos seguintes requisitos de protecção ambiental:</p> <p>1) Tenha sido registado pela primeira vez antes de 31 de Dezembro de 2008 e a sua cilindrada não exceda 2000 cc;</p> <p>2) Tenha sido registado pela primeira vez após 1 de Janeiro de 2009, e a sua quantidade máxima de emissões de dióxido de carbono (CO₂) em gramas por um quilómetro não exceda 150 gramas.</p>	LETÓNIA
<p>Exigência de veículos com caixas de primeiros socorros, extintores de incêndio?</p>	<p>Não</p>	REPÚBLICA CHECA
<p>Exigência de veículos com caixas de primeiros socorros, extintores de incêndio?</p>	<p>Os veículos têm de ter caixas de primeiros socorros</p>	LETÓNIA
<p>Botão de emergência/pânico no interior do veículo?</p>	<p>Caixa de primeiros socorros necessária</p>	REPÚBLICA CHECA
<p>Botão de emergência/pânico no interior do veículo?</p>	<p>Não</p>	LETÓNIA
<p>Botão de emergência/pânico no interior do veículo?</p>	<p>Não</p>	REPÚBLICA CHECA
<p>Quota para veículos eléctricos (e/ou electrificados) e/ou a utilização de veículos eléctricos é encorajada pela autoridade de licenciamento?</p>	<p>Não</p>	LETÓNIA
<p>Quota para veículos eléctricos (e/ou electrificados) e/ou a utilização de veículos eléctricos é encorajada pela autoridade de licenciamento?</p>	<p>Não</p>	REPÚBLICA CHECA
<p>Monitorização obrigatória dos Gases com Efeito de Estufa (GEE) emitidos com os serviços prestados e comunicação à entidade licenciadora, por parte da plataforma?</p>	<p>Não</p>	LETÓNIA
<p>Monitorização obrigatória dos Gases com Efeito de Estufa (GEE) emitidos com os serviços prestados e comunicação à entidade licenciadora, por parte da plataforma?</p>	<p>Não</p>	REPÚBLICA CHECA

Alterações nos últimos 3 anos		País
Comunicação obrigatória pela plataforma/operador sobre a ocupação média do veículo por quilómetro de viagem?	Não	LETÓNIA
	Não	REPÚBLICA CHECA
Permitido ou encorajada a prestação do serviço TVDE com partilha de automóvel? (para aumentar o número de passageiros transportados por veículo).	Permitido	LETÓNIA
Estacionamento de veículos TVDE entre serviços?	Não	LETÓNIA
	Não	REPÚBLICA CHECA
Contingentes fixados para o sector TVDE?	Não	LETÓNIA
	Não	REPÚBLICA CHECA
Restrições de área/geográficas?	Não	LETÓNIA
	Não	REPÚBLICA CHECA
Por favor, liste 3 (ou mais) diferenças fundamentais entre TVDE e Taxis.	Os táxis podem apanhar passageiros na rua, podem utilizar as faixas de transporte público, tarifas calculadas por taxímetro.	LETÓNIA
	O táxi pode realizar qualquer serviço, ride-hailing exclusivamente via app ou contrato prévio.	REPÚBLICA CHECA

Caso de estudo: NOVA IORQUE

EUA	Estado de Nova Iorque Cidade de Nova Iorque
As TNC - <i>Transportation Network Company</i> ³⁵ são empresas que operam no Estado de Nova Iorque, utilizando exclusivamente uma rede digital (geralmente uma aplicação <i>smartphone</i>) para ligar passageiros a condutores que fornecem viagens pré-estabelecidas (exemplos de TNC licenciadas incluem UBER e Lyft).	
Onde pode uma TNC operar dentro do Estado de Nova Iorque?	A <i>lei TNC</i> aplica-se a todo o Estado de Nova Iorque, excepto dentro da cidade de Nova Iorque. A legislação também confere a certos governos locais a possibilidade de optarem pela não aplicação da lei TNC. O Department of Motor Vehicles (DMV) do Estado de NI publica na sua página web quaisquer jurisdições que tenham optado pela não aplicação.
Aplica-se a veículos como veículos de aluguer, limusines, <i>black cars</i> , <i>livery vehicles</i> , <i>taxicabs</i> , ou autocarros?	Não. Esses veículos estão excluídos da definição de veículo TNC [definição de TNC - Artigo 44-B do <i>Vehicle and Traffic Law</i> (VTL)]. Por conseguinte devem cumprir todas as outras leis e regulamentos estatais e locais.

³⁵ *Transportation Network Company (TNC)* - termo definido na *Lei de Veículos e Trânsito do Estado* (junho, 2017). A Parte AAA do Capítulo 59 das Leis de 2017 acrescentou uma nova Lei sobre Veículos e Trânsito ("VTL") Artigo 44-B intitulada "Transportation Network Company" e fez alterações à Lei de Seguros e outras leis para permitir a partilha de veículos no Estado de Nova Iorque. Nos termos do Capítulo 34 das Leis de 2017, estas alterações à Lei de Veículos e Trânsito, Lei de Seguros, e outras leis entraram em vigor em 29 de Junho de 2017.

EUA	Estado de Nova Iorque Cidade de Nova Iorque
Aplica-se a acordos de partilha de veículo?	Não. O Artigo 44-B do VTL não se aplica a acordos de partilha de veículo. Os acordos de partilha de despesas e de partilha de veículo devem cumprir todas as outras leis e regulamentos estatais e locais.
Aplica-se a todo o Estado de Nova Iorque?	Não. O artigo 44-B do VTL não se aplica a uma viagem pré-estabelecida com origem na cidade de Nova Iorque. Um veículo que recolha um passageiro na cidade de Nova Iorque, embora tenha sido utilizada uma rede digital TNC, deve cumprir todas as outras leis e regulamentos do Estado e da cidade de Nova Iorque.
Aplica-se se um condutor do TNC apanhar um passageiro fora do Estado de Nova Iorque?	Não. O Artigo 44-B do VTL não se aplica se um condutor do TNC apanhar um passageiro fora do Estado de Nova Iorque. O Artigo 44-B da VTL só se aplica se um condutor TNC apanhar um passageiro no Estado de Nova Iorque (mas fora da cidade de Nova Iorque).
O artigo 44-B do VTL aplica-se se um condutor do TNC apanha um passageiro no Estado de Nova Iorque (mas fora da cidade de Nova Iorque) e deixa o passageiro fora do Estado de Nova Iorque?	Sim. O Artigo 44-B do VTL aplica-se se um condutor do TNC apanha um passageiro no Estado de Nova Iorque (mas fora da cidade de Nova Iorque) e deixa o passageiro fora do Estado de Nova Iorque.
Uma vez solicitado o transporte TNC, como se identifica o veículo?	Uma aplicação TNC deve mostrar a fotografia do condutor autorizado, bem como a marca, modelo, cor e número da matrícula do veículo. Os veículos TNC terão também um dístico, no pára-brisas dianteiro, no lado do passageiro.
A lei regula os preços que podem ser cobrados pelos TNC?	Não. Contudo, a lei TNC exige que a tarifa ou a tarifa estimada seja fornecida ao cliente na aplicação TNC antes do início da viagem TNC, e estabelece que o <i>New York State Transportation Network Company Review Board</i> , analise e informe, para além de outros assuntos relacionados com a TNC, sobre os preços nas horas de ponte.
Os condutores TNC estão sujeitos a verificações de antecedentes criminais?	Sim, as empresas TNC são obrigadas a efectuar um inquérito criminal aos condutores TNC antes de lhes permitir o transporte de passageiros.
As TNC acompanham o estado da carta de condução dos seus condutores?	Sim. Por lei, uma TNC deve inscrever os seus condutores no Sistema <i>Licence Event Notification Service</i> (LENS), que monitoriza e reporta situações como condenações por multas, suspensões, etc. O sistema LENS pode fornecer informações importantes sobre as qualificações de condução dos condutores. As organizações que utilizam o LENS podem identificar rapidamente os seus condutores problemáticos, e concentrar esforços para melhorar a segurança e diminuir a vulnerabilidade.
Sistema de Notificação de Eventos de Licença (LENS)	O LENS é um sistema automatizado. Revê os registos da carta de condução dos condutores e reporta as alterações por correio electrónico.
Acesso para pessoas com mobilidade reduzida.	A <i>New York State Transportation Network Company Accessibility Task Force</i> , que inclui representantes de grupos de pessoas com mobilidade reduzida, analisa e aconselha sobre como maximizar a prestação de serviços de transporte, eficazes e integrados, para estas pessoas.
Que seguro de responsabilidade civil automóvel é necessário para o funcionamento do TNC?	O seguro de responsabilidade civil do veículo exigido por ocorrência é de \$1,250,000.
Porque é que o Estado aprovou uma lei para a operação TNC?	A nova lei permite que os condutores utilizem as suas cartas de condução normais (classe D) e os registos de veículos normais para serem condutores do TNC.

EUA	Estado de Nova Iorque Cidade de Nova Iorque
Como sabe a autoridade (DMV) que um TNC está a cumprir os requisitos operacionais?	A autoridade analisa todas as queixas apresentadas, e realiza auditorias periódicas às empresas TNC para assegurar o cumprimento de todos os requisitos.
Sanções em caso de incumprimento?	A autoridade tem poderes para, dependendo da gravidade da violação, impor multas e suspender ou mesmo revogar a licença de funcionamento do TNC, por violação dos requisitos do TNC.
Como apresentar uma reclamação relativa a um serviço TNC?	Cada TNC é obrigado a estabelecer um mecanismo para os clientes apresentarem reclamações através da sua aplicação móvel ou website. Para uma reclamação sobre um condutor terá de ser contactada, directamente, a empresa TNC através de aplicação móvel.
Como apresentar uma queixa sobre uma empresa TNC?	A autoridade aceita reclamações sobre empresas. As queixas sobre condutores devem ser dirigidas ao TNC através da sua aplicação móvel.
<p>Nota: O Estado de Nova Iorque impôs, em 2019, uma nova sobretaxa de congestionamento para alguns veículos que cobram para transportar pessoas para viagens que começam e terminam no Estado de Nova Iorque e que começam, terminam, ou passam por Manhattan a sul de (mas não incluindo) 96th Street, que se aplica, entre outros, a táxis e veículos de transporte a partir de plataformas electrónicas (<i>transportation network company vehicles</i>).</p> <p>Fontes: https://portal.311.nyc.gov/article/?kanumber=KA-03191 https://www.smartcitiesdive.com/news/new-york-city-cap-ride-hailing-apps-uber-lyft/528789/ https://www.smartcitiesdive.com/news/new-york-city-council-eyes-measures-to-stop-ride-share-expansion/522743/ https://www1.nyc.gov/site/tlc/businesses/high-volume-for-hire-services.page https://www.dfs.ny.gov/apps_and_licensing/property_insurers/trans_network_co_ride_sharing_faqs https://www1.nyc.gov/site/tlc/businesses/high-volume-for-hire-services.page https://www1.nyc.gov/assets/tlc/downloads/pdf/notice-of-promulgation-of-rules-06-22-2021.pdf https://dmv.ny.gov/more-info/faq-tnc-passengers https://dmv.ny.gov/dmv-records/LENS-overview-0</p>	

Caso de estudo: PAÍSES ASIÁTICOS

Apresentam-se, ainda, os seguintes resultados da síntese comparativa elaborada pela Universidade de Leeds³⁶, em 2020, que compara os regulamentos de vários países asiáticos – Paquistão, Bangladesh, Índia, China e Malásia, tendo como base a empresa, o condutor, e os veículos.

Comparação baseada na empresa:

Regulação/Guideline	Paquistão	Bangladesh	India	Malásia	China
Frota mínima	✓	✓	✓	■	✓
Funcionamento da empresa	✓	✓	✓	✓	✓
Necessidade de licença	✓	✓	✓	✓	✓
Legislação/políticas para o ride-sharing	●	✓	✓	✓	✓

³⁶ Ziyad, A, Zia-Ur-Rehman, Batool, Z et al. (2 more authors) (2020) *Comparative Analysis of Ridesharing Regulations - A Study on Ridesharing Regulatory Framework of Pakistan*. *World Transport Policy and Practice*, 26 (3). pp. 31-44. ISSN 1352-7614 (<https://eprints.whiterose.ac.uk/168405/>)

Obrigação no estacionamento	✓	✓	✓	•	✓
Formação do condutor	•	•	✓	✓	✓
Robustez do condutor	•	•	✓	✓	✓
Tarifa regulada	✓	✓	✓	✓	•
Critério de cálculo	✓	✓	✓	✓	•
Seguro	✓	•	•	✓	✓

Comparaç o baseada no Veículo:

Regulação/Guideline	Paquistão	Bangladesh	India	Malásia	China
Certificado de aptidão do veículo	✓	✓	✓	✓	✓
Capacidade mínima do motor	•	•	✓	•	•
Limitaç�o de lugares sentados	✓	•	✓	✓	✓
Tax�metro	✓	•	✓	•	✓
Dístico identificativo do veículo	✓	•	✓	•	✓
Restriç�es de publicidade	✓	•	✓	•	✓
R�dio m�vel ou Equipamento de comunicação	•	•	✓	•	✓
Caixa de primeiros socorros	•	•	✓	•	✓
Limitação de idade do veículo	•	✓	✓	✓	✓
Identificação do condutor afixada	✓	•	✓	•	✓
Botão de pânico /Alerta de emergência	•	✓	✓	✓	✓
Registo especial dos veículos	•	✓	•	•	✓
Sistema GPS	•	•	✓	•	✓
Restrições de �rea	✓	✓	✓	•	✓

Comparação baseada no motorista:

Regulação/Guideline	Paquistão	Bangladesh	India	Malásia	China
Licenç�a especial de condução	•	•	•	✓	✓
Obrigatoriedade de farda/ <i>dress code</i>	✓	•	✓	•	•
Verificação de cadastro	✓	✓	✓	✓	✓
Formação obrigatória de motorista	•	•	✓	✓	✓
Registo das impressões digitais do motorista	•	•	•	•	✓

Restrições para trabalhar para
uma única plataforma

•

•

✓

•

✓

Anexo IV

Temas em debate – Aspetos ambientais

O aumento da utilização dos serviços de ride-hailing e o eventual incremento do tráfego rodoviário nas cidades que lhe poderá estar associado vieram reforçar a necessidade de avaliação dos potenciais impactes, positivos e negativos, desta atividade, no ambiente.

No presente capítulo procura-se sintetizar as principais questões ambientais, referidas na bibliografia, como associadas ao ride-hailing.

Potenciais impactes positivos no ambiente

No que diz respeito aos potenciais impactes positivos, o ride-hailing é frequentemente tido como amigo do ambiente, uma vez que poderá potenciar o aumento da utilização dos veículos pré-existentes e reduzir as viagens em vazio.

Estudos comparativos sobre a capacidade de utilização dos veículos de ride-hailing com os táxis tradicionais sugerem que os serviços prestados a partir de plataformas eletrónicas têm uma taxa de utilização superior, quer em tempo, quer em distância³⁷.

No que respeita à integração do ride-hailing nos serviços de transporte público, existem argumentos que sugerem um potencial aumento da eficiência do sistema de transportes, se der resposta à procura de transporte em locais a que o transporte público não tem acesso, ou em que é pouco frequente e se a oferta destes serviços estiver disponível em horários em que o transporte público não existe, complementando-o. O ride-hailing poderá ainda ser considerado como tendo um papel relevante na resposta à questão da *first and last mile*, nomeadamente em zonas urbanas de baixa densidade.

Uma das questões mais evidenciadas na bibliografia refere-se ao potencial do ride-hailing na promoção da redução da propriedade dos veículos e da sua necessidade, no entanto esta vantagem tem sido questionada pela falta de estudos sólidos sobre esta matéria e pelo facto de que, em algumas das situações analisadas, a eventual redução da propriedade dos veículos se poderá ter ficado a dever a alterações de comportamentos dos cidadãos e ou à utilização de outras formas de transporte.

No que respeita ao estacionamento, é considerado que os veículos de ride-hailing são mais utilizados e, concomitantemente, se encontram menos tempo estacionados, pressupondo-se que as necessidades de estacionamento para estes veículos são mais reduzidas, o que poderá conduzir à libertação de espaço público para outros fins e, eventualmente, para a possibilidade de melhor usufruto desse espaço. Este aspeto é ainda considerado como um dos fatores que poderá conduzir à não propriedade de veículo em zonas com estacionamento reduzido e ou dispendioso.

³⁷ <https://allthecars.wordpress.com/2012/06/25/carro-fica-parado-durante-90-do-tempo/>
<https://greensavers.sapo.pt/os-nossos-carros-estao-parados-92-do-tempo/>

Refira-se que um estudo³⁸ publicado pelo *Instituto Internacional do Estacionamento* (IPI-*International Parking Institute*) concluiu que 30% do tráfego nas grandes cidades se relaciona com a procura de estacionamento e que os carros ficam estacionados em, pelo menos, 90% do tempo.

É ainda referido com um impacte positivo, o facto das taxas de renovação da frota de veículos de ride-hailing, tal como a dos táxis, serem, habitualmente, superiores às da frota média de veículos privados, devido à quilometragem mais elevada e aos requisitos mínimos dos veículos impostos pelos regulamentos legais. Por exemplo, em França, a idade média dos táxis é de 3,7 anos (2,6 para Paris), enquanto a dos veículos de ride-hailing têm geralmente 3,4 anos³⁹.

Potenciais impactes negativos no ambiente

De acordo com a bibliografia disponível⁴⁰, haverá evidências que a expansão dos serviços de ride-hailing na Europa tem conduzido ao aumento de viagens realizadas em veículo privado, na sua maioria em veículos a gasóleo, bem como ao aumento significativo do número de motoristas de ride-hailing.

Alguns estudos⁴¹ sugerem que os serviços de ride-hailing estão a fazer aumentar significativamente as emissões de gases com efeito de estufa (GEE) e de poluentes atmosféricos, em alguns casos mais do que as geradas em viagens comparáveis realizadas em automóvel privado, e a afastar passageiros dos transportes públicos. Neste sentido, são referidas as situações em que o ride-hailing passou a ser utilizado em detrimento do transporte público, nomeadamente pela facilidade de acesso e características do tipo de serviço prestado, conduzindo ao aumento do número de viagens em transporte individual que não seriam realizadas, por este meio, se o ride-hailing não existisse. Refira-se, ainda, a potencial utilização deste tipo de transporte por exemplo por pessoas sem carta de condução e de outras franjas da população que não utilizavam, anteriormente, o veículo individual.

A conveniência de uma viagem porta-a-porta, baseada em aplicações móveis, parece ter fomentado a utilização dos serviços de ride-hailing nas cidades, contribuindo para a inversão da tendência de redução das viagens de carro nas cidades que se tem verificado nos últimos 15 anos⁴². Uma análise efetuada pela Federação Europeia para os Transportes e Ambiente, normalmente designada por Transportes e Ambiente - T&E (Transport & Environment⁴³) estima

³⁹[https://www.transportenvironment.org/wp-content/uploads/2021/07/T&E_Europe%20s%20giant%20taxi%20company%20is%20Uber%20part%20of%20the%20problem%20or%20the%20solut...%20\(1\).pdf](https://www.transportenvironment.org/wp-content/uploads/2021/07/T&E_Europe%20s%20giant%20taxi%20company%20is%20Uber%20part%20of%20the%20problem%20or%20the%20solut...%20(1).pdf)

⁴⁰[https://www.transportenvironment.org/wp-content/uploads/2021/07/T&E_Europe%20s%20giant%20taxi%20company%20is%20Uber%20part%20of%20the%20problem%20or%20the%20solut...%20\(1\).pdf](https://www.transportenvironment.org/wp-content/uploads/2021/07/T&E_Europe%20s%20giant%20taxi%20company%20is%20Uber%20part%20of%20the%20problem%20or%20the%20solut...%20(1).pdf)

⁴¹ Khavarian-Garmsir, A.R.; Sharifi, A.; Hajian Hossein Abadi, M. The Social, Economic, and Environmental Impacts of Ridesourcing Services: A Literature Review. *Future Transp.* 2021, 1, 268–289. <https://doi.org/10.3390/futuretransp1020016> + <https://www.reuters.com/article/us-uber-emissions-idUSKBN20J27K>

⁴²[https://www.transportenvironment.org/wp-content/uploads/2021/07/T&E_Europe%20s%20giant%20taxi%20company%20is%20Uber%20part%20of%20the%20problem%20or%20the%20solut...%20\(1\).pdf](https://www.transportenvironment.org/wp-content/uploads/2021/07/T&E_Europe%20s%20giant%20taxi%20company%20is%20Uber%20part%20of%20the%20problem%20or%20the%20solut...%20(1).pdf)

que, em Londres e Paris, as emissões dos serviços de táxis Uber poderão atingir meia megatonelada de CO₂ - 515 quilotoneladas de CO₂.

Neste contexto referem-se, ainda, as conclusões de um estudo, publicado na revista *Environmental Science and Technology*⁴⁴, recentemente realizado nos Estados Unidos da América, relativo aos potenciais impactes resultantes da substituição do veículo particular pelo recurso a um veículo de TNC⁴⁵. Para quantificar estas alterações, foi efetuada uma simulação da substituição de viagens de veículos particulares por TNC em seis cidades dos EUA, apresentando as seguintes conclusões: *“Em média, encontramos um declínio de 50-60% nas externalidades de emissão de poluentes atmosféricos de NO_x, PM_{2,5}, e COV devido a "arranques a frio" evitados e a veículos TNC mais novos e com emissões relativamente mais baixas. No entanto, o aumento das viagens dos veículos a partir do ponto morto cria um aumento de ~20% no consumo de combustível e nas emissões de gases com efeito de estufa associadas e um aumento de ~60% nos custos externos devido ao congestionamento, colisões e ruído. Globalmente, a transferência de viagens privadas para os TNC aumenta os custos externos em 30-35% (...). Esta alteração das externalidades aumenta três vezes quando os TNC substituem o transporte público ou a mobilidade ativa, cai 16-17% quando os veículos TNC são elétricos com emissões zero, e resulta potencialmente em externalidades reduzidas quando as viagens TNC são partilhadas*⁴⁶.

Apesar de toda a discussão em torno desta temática, é consensual que a eletrificação desta atividade se revela como urgente, conduzindo a significativos ganhos quer em termos do clima, quer em termos da saúde pública e do ambiente. A eletrificação desta atividade revela-se, ainda, de extrema importância no que respeita à sensibilização da população em geral para os benefícios dos veículos elétricos, em substituição dos veículos a combustão interna e, concomitantemente, para a promoção da implementação de redes de carregamento eficientes.

A este respeito salienta-se a posição da plataforma MOVE-EU⁴⁷.

As ride-hailing platforms, Move EU welcomes the EU's increased climate ambitions for 2030 and the 2050 carbon neutrality goal. As the transport sector is set to reduce its 2050 emissions by 90% compared to 1990 levels, Move EU members are committed to contributing to this reduction in the urban context by electrifying their fleets and user networks, while offering alternative solutions to private car ownership.

Saliente-se o compromisso da *Uber* relativamente ao objetivo de que 50% das suas viagens realizadas até 2025 sejam efetuadas em veículos sem emissões, em sete capitais europeias (Amsterdão, Berlim, Bruxelas, Lisboa, Londres, Madrid e Paris), *comprometendo-se a ter uma*

⁴⁴ <https://pubs.acs.org/doi/full/10.1021/acs.est.1c01641>

⁴⁵ *Transport Network Company* – transporte a partir de plataformas electrónicas nos EUA

⁴⁶ <https://pubs.acs.org/doi/full/10.1021/acs.est.1c01641>

⁴⁷ *A Move EU reúne os principais actores no campo dos novos serviços de mobilidade. Falando a uma só voz, os nossos membros têm como objectivo promover a implantação sustentável da mobilidade a pedido e do transporte de passageiros na União Europeia. Os membros da Move EU ligam os passageiros a taxistas licenciados e a condutores de veículos de aluguer privados (PHV), com o objectivo de transportar passageiros em troca de pagamento. <https://www.move-eu.eu/our-positions>*

frota 100% elétrica no prazo de cinco anos após o custo de exploração de um carro elétrico ter atingido a paridade com um veículo a gasolina ou diesel.

A introdução de veículos elétricos dentro das frotas ride-hailing parece estar a acontecer mas de forma lenta, sendo a informação disponível sobre as quotas de veículos elétricos de ride-hailing escassa^{48/49}. No entanto, de acordo com os dados disponíveis, em França, cerca de 10% dos veículos na plataforma da Uber são elétricos, divididos entre 6% elétricos a bateria (BEV) e 4% híbridos plug-in (PHEV). As plataformas, Free Now e Bolt, apresentam, ambas, cerca de 2% de BEV, embora 18% da frota da Bolt sejam PHEV⁵⁰. Em Londres, estima-se que 3% da frota de veículos de PHV⁵¹ já se encontra eletrificada (incluindo BEV e PHEV)⁵². Na Califórnia, em 2018, 1,5% da frota era elétrica (BEV ou PHEV) e 0,8% das distâncias percorridas seria alimentada por eletricidade⁵³.

Neste sentido, diversas autoridades têm vindo a implementar regulamentação que promova a introdução de veículos elétricos nas frotas de veículos de ride-hailing. De acordo com a informação disponível, e a título de exemplo, refere-se que, em Nova Iorque, depois de Julho de 2019, apenas os veículos elétricos a bateria podem ser registados em plataformas de ride-hailing (exceção para os veículos acessíveis a pessoas com mobilidade reduzida). Várias cidades na China, também só permitirão que, a partir de 2021, os veículos elétricos sejam considerados pelas plataformas de ride-hailing, o que, tendo em conta que os veículos de ride-hailing não devem ter mais de 8 anos, levará a uma conversão completa da frota para veículos elétricos até 2028. Registe-se, ainda, que o *The California Air Resources Board* estará a desenvolver uma norma - *Clean Miles Standard*, que estabelecerá requisitos para a percentagem de milhas percorridas em veículos com emissões zero e exigirá uma diminuição incremental das emissões por passageiro-quilómetro de viagens efetuadas a partir de plataforma eletrónica⁵⁴.

Por último, e neste contexto, salienta-se, o documento “[Guide to electrifying ride-hailing vehicles for cities](#)”⁵⁵, do *International Council on Clean Transportation* (2021) sobre potenciais estratégias, políticas e instrumentos de incentivo à eletrificação das frotas de ride-hailing.

Resumo dos principais impactes positivos e negativos no ambiente, discutidos na bibliografia consultada⁵⁶:

⁴⁸ Dale Hall, Mike Nicholas, and Marie Rajon Bernard, *Guide to electrifying ride-hailing vehicles for cities*, 2021

⁴⁹ Peter Slowik, Lina Fedirko, and Nic Lutsey, *Assessing Ride-Hailing Company Commitments to Electrification* (ICCT: Washington, DC, 2019), <https://theicct.org/publications/ridehailing-electrification-commitment>.

⁵⁰ Damien Licata Caruso, “Les Applis de VTC Se Convertissent Peu à Peu Aux Véhicules Électriques,” *Le Parisien*, February 5, 2020. <https://www.leparisien.fr/high-tech/les-applis-de-vtc-se-convertissent-peu-a-peu-auxvehicules-electriques-05-02-2020-8253327.php>

⁵¹ Os PHV - Private hire vehicles (veículos privados de aluguer) – que inclui os veículos de ride-hailing (TVDE) - *Private hire vehicles include a range of vehicles including minicabs, executive cars, chauffeur services, limousines and some school and day centre transport services. All private hire vehicle journeys must be pre-booked via a licensed private hire vehicle operator and are subject to a ‘triple licensing lock’ i.e. the operator fulfilling the booking must use vehicles and drivers licensed by the same authority as that which granted its licence. The term ‘private hire vehicle’ is used throughout this document to refer to all such vehicles.*

⁵² *Transport for London*, “Licensing Information.”

⁵³ Dale Hall, Hongyang Cui, Marie Rajon Bernard, Shuyang Li, and Nic Lutsey, *Electric Vehicle Capitals: Cities Aim for All-Electric Mobility*, (ICCT: Washington, DC, 2020), <https://theicct.org/publications/electric-vehiclecapitals-update-sept2020>

⁵⁴ Ibidem

⁵⁵ <https://theicct.org/sites/default/files/publications/Ride-hailing-cities-guide-mar2021.pdf>

⁵⁶ Khavarian-Garmsir, A.R.; Sharifi, A.; Hajian Hossein Abadi, M. *The Social, Economic, and Environmental Impacts of Ridesourcing Services: A Literature Review. Future Transp.* 2021, 1, 268–289. <https://doi.org/10.3390/futuretransp1020016>

Potenciais impactes positivos

- Maior capacidade de utilização do que os táxis tradicionais
- Alarga ou complementa o transporte público
- Resolução do problema da primeira e última milha potencialmente criados pelos percursos e horários fixos do transporte público
- Redução da propriedade dos automóveis e da dependência do automóvel
- Redução da oferta de estacionamento
- Redução do congestionamento

Potenciais impactes negativos

- Atrai utilizadores do transporte público
- Substitui os transportes públicos
- Contribui para o crescimento dos km percorridos em veículo individual nas cidades
- Acrescenta mais carros em marcha lenta à estrada
- Aumenta o congestionamento e a fiabilidade do tempo de viagem
- Aumenta as emissões de gases com efeito de estufa e de poluentes atmosféricos
- Aumento do consumo de energia

Fonte: Adaptado de Khavarian-Garmsir, A.R.; Sharifi, A.; Hajian Hossein Abadi, M. The Social, Economic, and Environmental Impacts of Ridesourcing Services: A Literature Review. *Future Transp.* 2021, 1, 268–289. <https://doi.org/10.3390/futuretransp1020016>