



Lisboa, 14 de Março de 2023

Direção  
Associação Nacional Movimento TVDE

Para: Comissão de Trabalho, Segurança Social e Inclusão

A atividade de transporte individual e remunerado de passageiros em veículos descaracterizado existe em Portugal desde o verão de 2014, altura em que a plataforma Uber iniciou a sua operação em Portugal.

Existem actualmente, quatro operadores de plataformas eletrónicas em atividade. A Uber, Bolt, Free Now e It's my Ride, sendo que a Free Now já anunciou o encerramento das suas operações para abril de 2023.

No dia 1 de novembro de 2018, entrou em vigor a Lei n.º 45/2018 de 10 de agosto, que veio estabelecer o regime jurídico da atividade de transporte individual e remunerado de passageiros em veículos descaracterizados a partir de plataforma eletrónica (TVDE), permitindo regular esta atividade que, até essa data, se encontrava a ser realizada sem enquadramento legal.

Após 4 anos de actividade enquadrada ao abrigo da Lei 45/2018, foi possível à Associação Nacional Movimento-TVDE identificar várias lacunas e insuficiências no sector que comprometem a sua eficiência e eficácia, e que apresentamos neste relatório.



## ACTUALIDADE

Em Janeiro de 2023 a actualidade do sector TVDE pode resumir-se aos seguintes indicadores:

- onze operadores de plataformas eletrónicas licenciados pelo IMT, IP, sendo que apenas quatro se encontram em actividade.
- 11620 operadores de TVDE licenciados pelo IMT, IP, sendo que o número real em actividade é desconhecido.
- 49416 motoristas certificados pelo IMT, IP, sendo que o número real em actividade é desconhecido.

Os operadores de plataformas eletrónicas, operadores de TVDE e motoristas TVDE são o trio de agentes económicos que compõe o sector TVDE.

A actividade de TVDE que era disponibilizada inicialmente apenas em algumas cidades está actualmente ampliada para a totalidade do território continental, tendo representado em 2022 cerca de 150 000 viagens por dia, numa estimativa superior a 54 milhões de viagens no ano.

Estes números suportam o valor da actividade de TVDE enquanto alternativa de deslocação para milhares de passageiros diariamente.

O artigo 31.º da Lei n.º 45/2018 definiu que, passados três anos de aplicação do regime, o IMT, IP elaborasse um relatório que avaliasse os serviços regulados pela Lei, articulando com a AMT e com as restantes entidades competentes e associações empresariais e de cidadãos relevantes.

O Relatório Final da Avaliação do Regime TVDE elaborado pelo IMT, IP foi tornado público em 2022 assim como o PARECER N.º 19/AMT/2022 elaborado pela AMT, onde fica clara a conclusão da pertinência em se efectuar uma revisão urgente do diploma que estabelece o regime jurídico da atividade de TVDE.

A Associação Nacional Movimento-TVDE concorda e subscreve a generalidade das sugestões e conclusões apresentadas no relatório do IMT, IP e parecer elaborado pela AMT.



## INSUFICIÊNCIAS E PROPOSTAS DE MELHORIA

Após 4 anos de actividade enquadrada ao abrigo da Lei 45/2018, a Associação Nacional Movimento-TVDE identificou várias lacunas no sector que comprometem a sua eficiência e eficácia.

Para sistematizar as insuficiências identificadas no sector e respectivas propostas de melhoria, a ANM-TVDE apresenta as suas propostas numa 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, à semelhança do Relatório Final da Avaliação do Regime TVDE elaborado pelo IMT, IP, para permitir uma fácil correlação com este relatório e as suas propostas.

### Artigo 2.º - Acesso à atividade

- A ANM-TVDE considera fundamental a existência da atividade do operador de TVDE, que são o garante da gestão da frota e da legalidade administrativa da atividade. Opinião alinhada e partilhada com os operadores de plataformas eletrónicas.

- A ANM-TVDE considera também que as alterações preconizadas para o sector TVDE e sector do táxi, concorrentes no mercado de transporte de passageiros em veículos ligeiros, tal como referido no parecer da AMT, “não podem deixar de ser consideradas em conjunto, tendo em conta os princípios da equidade, da proporcionalidade e da aplicação de regras de concorrência justa e equitativa.” Tendo sempre em conta que *“os serviços de transporte em táxi são serviços de transporte público de passageiros, sujeitos a obrigações de serviço público/OSP e os serviços de TVDE são “serviços comerciais”, de acesso não universal, prestados em mercado concorrencial, liberalizado e não sujeitos a regras relativas a restrições numéricas ou geográficas, nem a OSP.”* (PARECER N.º 19/AMT/2022, pag.3)

A ANM-TVDE realça que, os serviços de TVDE, enquanto “serviços comerciais”, não disponibilizam serviços de transporte público, na medida em que também não partilham do estatuto e apoios governamentais que os sectores dedicados ao transporte público usufruem.



- A ANM-TVDE entende que a redação da lei no nº 3 do Artigo 2º, sobre o início do serviço TVDE, é correta e explícita, pelo que todos os fatores relacionados com o serviço devem ser considerados desde o momento da aceitação da viagem pelo motorista, até ao final da viagem ou cessação do serviço. Significando que todo o tempo, e todos os quilómetros realizados, desde a aceitação da viagem, até à recolha do cliente e viagem até ao destino, têm que ser incluídos no cálculo do custo e preço do serviço TVDE.

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

- A ANM-TVDE considera que, no âmbito da formação de motoristas de TVDE, esta deverá ser mais densa e reforçada, exigindo o domínio da língua portuguesa, e com introdução de provas de exame no acesso à profissão, por forma a equiparar com as restantes atividades de transporte.

- A ANM-TVDE considera também que deverão ser definidas as regras de bloqueio de motoristas e de operadores por parte dos operadores de plataformas eletrónicas.

- A ANM-TVDE propõe que seja explícita a liberdade contratual entre o motorista e o operador de TVDE, acrescentando a obrigatoriedade do operador de TVDE registar na plataforma eletrónica o contrato celebrado entre este e o motorista.

#### **Artigo 12.º - Veículos**

- A ANM-TVDE entende que deve ser reforçada a legislação que veda aos operadores de plataformas eletrónicas a propriedade dos veículos TVDE, o seu financiamento ou cofinanciamento ou ser parte interessada em qualquer negócio ou forma de utilização de veículos TVDE.

- A ANM-TVDE considera que é indispensável a obrigatoriedade de licenciamento/registo dos veículos utilizados na atividade TVDE, assim como a definição dos documentos obrigatórios a bordo.



- A ANM-TVDE defende, à semelhança do que acontece noutros países europeus, o aumento da idade máxima dos veículos, em especial os veículos elétricos e híbridos. A proposta da ANM-TVDE é alinhada com as políticas responsáveis e ecológicas da descarbonização, propondo o aumento da idade dos veículos que cumpram a norma Euro 6 para 9 anos, e veículos elétricos e híbridos para um máximo de 12 anos.

- A ANM-TVDE considera essencial a diminuição da cobertura de seguro de responsabilidade civil para montantes iguais aos obrigatórios em sectores equipados de transporte de passageiros, tendo esta redução um impacto significativo nos custos da atividade.

- A ANM-TVDE considera também que não deveria ser proibida a colocação ou exibição de publicidade no interior ou exterior da viatura, admitindo que a mesma possa ser restringida aos serviços prestados pela própria empresa.

#### **Artigo 14.º - Controlo e limitação da atividade**

- A ANM-TVDE considera que qualquer bloqueio executado pelos operadores de plataformas eletrónicas a motoristas ou operadores, deve ser comunicado ao operador com um mínimo de 15 dias de antecedência, com a identificação e a justificação dos motivos do bloqueio.

#### **Artigo 15.º - Preço e pagamento do serviço**

- A ANM-TVDE propõe que, apesar do disposto no nº 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."* Deveria ser considerada a existência de um prémio de risco acrescido pela aplicação de um preço fixo determinado antes da contratação do serviço. Uma vez que, tal como noutros sectores de actividade, a existência de um preço fixo antes da realização do serviço, transfere o risco do serviço para o operador que tem, desta forma, que ser remunerado. A ANM-TVDE



entende que este prémio de risco para preço fixo determinado antes da contratação do serviço não deverá ser inferior a 20% do preço do serviço.

- A ANM-TVDE considera que, apesar do disposto no nº 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.”*, não existe qualquer definição concreta ou indexada do valor de custo do serviço através de lei ou de regulamentação da lei, lacuna que tem permitido a imposição de serviços aos operadores de TVDE por preços abaixo dos custos do serviço.

A ANM-TVDE sugere que a legislação defina o valor do custo do serviço com base nos seguintes indexantes:

- custo do minuto – indexado ao valor do custo do salário mínimo nacional para a empresa.
- custo do quilómetro – indexado ao custo do quilómetro de transporte de um trabalhador em automóvel de aluguer.
- trabalho nocturno – que de acordo com o disposto no artigo 266.º do CT, *“o trabalho noturno é, em regra, pago com um acréscimo de 25 % relativamente ao pagamento de trabalho equivalente prestado durante o dia.”*

A ANM-TVDE reforça a importância da definição do valor de custo do serviço, realçando que, no estrito cumprimento da legislação, nenhum serviço de TVDE deveria ter um preço inferior ao valor de custo desse serviço, ao qual acrescem as comissões previstas das plataformas eletrónicas. Tendo em conta a redação da lei no nº 3 do Artigo 2º, sobre o início do serviço TVDE, isto significa que todos os minutos decorridos e quilómetros percorridos para executar o serviço de TVDE têm que ser incluídos no cálculo do valor de custo desse mesmo serviço.

- A ANM-TVDE considera que a taxa de intermediação cobrada pelos operadores de plataformas eletrónicas, no máximo de 25% como disposto no nº3, é excessiva face às taxas praticadas



noutros países europeus, pelo que a ANM-TVDE recomenda, numa perspetiva de convergência europeia, que a taxa de intermediação não possa ultrapassar os 20%.

- A ANM-TVDE considera também que o operador de plataformas eletrónicas deverá disponibilizar obrigatoriamente ao motorista, em relação a cada serviço e antes da aceitação do serviço, um cartão de chamada indicando de forma clara, suficiente e transparente, a informação relativa ao preço da viagem, origem e destino, e respetivo fator de ponderação.

- A ANM-TVDE considera a limitação imposta no nº5, onde uma tarifa dinâmica não pode ser superior a 100% do valor médio do preço cobrado nas últimas 72h, penalizadora para os fornecedores e para os utilizadores do serviço em acontecimentos limitados no tempo, como eventos de muito alta afluência. Nestes casos, os preços dos serviços ficam homogeneamente bloqueados nos 100%, limitando a liberdade comercial.

#### **Artigo 17.º - Acesso à atividade**

- A ANM-TVDE considera que os operadores de plataforma eletrónica deveriam obrigatoriamente constituir estabelecimento estável em Portugal, assim como dispor de um estabelecimento fixo para atendimento ao público em território nacional. Com esta medida, qualquer litígio com os operadores de plataforma eletrónica teria seria do foro do sistema judicial português, impedindo assim a tentativa de algumas operadoras de plataforma usufruírem da morada fiscal no estrangeiro para evasão judicial.

A Lei n.º 45/2018, por omissão, permite que operadores de plataformas eletrónicas fixem, nos contratos de adesão, para a resolução de litígios entre operadores de plataformas e operador de TVDE e motoristas, tribunais de outros países, por não conterem uma norma nos seguintes termos que estabelecesse que:

*"1. As relações entre operadores de plataformas eletrónicas com os operadores de TVDE e/ou motoristas de TVDE em território nacional rege-se pelo direito português aplicável.*



2. Qualquer litígio emergente sobre a interpretação ou execução dos contratos celebrados entre operadores de plataformas eletrónicas e operadores de TVDE e/ou motoristas de TVDE, será submetido ao foro do Tribunal Judicial da Comarca da sede da operadora de TVDE”.

Desse modo ficava resolvida a tentativa de algumas operadoras de plataformas eletrónicas de imporem sanções ou mesmo rescisões contratuais sem qualquer justificação a operadores de TVDE e/ou a motoristas de TVDE e saberem que não é viável economicamente a estes suportarem os custos para demandarem na Holanda a empresa de plataforma eletrónicas de TVDE.

- A ANM-TVDE considera também 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.

#### **Artigo 19.º - Serviços disponibilizados pelas plataformas eletrónicas**

- A ANM-TVDE considera que o operador de plataformas eletrónicas deverá requerer, obrigatoriamente e cumulativamente, uma fundamentação redigida sempre que a avaliação do motorista seja inferior à avaliação máxima.

#### **Artigo 25.º - Regime sancionatório**

- A ANM-TVDE considera que a lei tem uma carga sancionatória excessiva e desproporcional das coimas entre as pessoas singulares e coletivas. Identifica também a inexistência de definição de imputabilidades/responsabilidades para as diferentes infrações.

- A ANM-TVDE considera também importante acrescentar sanção que desmotive as plataformas eletrónicas TVDE de rescindirem ou suspenderem contas de operadores de TVDE sem justa causa.



### **Contingente**

- A ANM-TVDE considera que, caso a revisão do diploma que estabelece o regime jurídico da atividade de TVDE, integre as várias propostas recomendadas neste relatório e em linha com os relatórios do IMT, IP e AMT, com especial destaque para a definição, de forma clara, do valor de custo do serviço, assim como para a existência de fiscalização eficaz e eficiente, a ANM-TVDE não vê a necessidade da criação de qualquer contingente, local ou nacional, que restrinja a actividade liberalizada.

No mesmo contexto, a ANM-TVDE entende que, em linha com roteiro para a descarbonização, o aumento da utilização de serviços de mobilidade partilhados, como o serviço TVDE, contribuí para um menor número de veículos a circular nos meios urbanos, promovendo a eficiência energética e combatendo o desperdício.



## CONCLUSÃO

A Associação Nacional Movimento TVDE tem como objetivo defender os interesses do sector TVDE e dos agentes económicos que a integram, com especial destaque para os operadores de TVDE e os motoristas de TVDE.

O crescimento acentuado do sector TVDE, potenciado pelo turismo, pela imigração e pela alteração de hábitos de mobilidade numa sociedade cada vez mais digital, demonstram a urgência e pertinência em se efectuar a revisão urgente do diploma que estabelece o regime jurídico da atividade de TVDE.

A ANM-TVDE acredita que a integração das sugestões propostas e maioritariamente consensuais e alinhadas com o relatório do IMT, IP e o PARECER N.º 19/AMT/2022 elaborado pela AMT, irão promover a subsistência de um sector cada vez mais relevante na oferta de transporte individual, relevante para a mobilidade urbana e interurbana e simultaneamente contribuir para o objetivo da descarbonização.

P. A. G.  
