



Exmo Senhor
Presidente da
Comissão da Economia, Inovação e Obras
Públicas

Data: 17 de janeiro de 2018

N. Refº : PARC-000~~206~~-2017

Assunto: Proposta de Lei nº 529/XIII/2º - Estabelece o regime jurídico da atividade de transporte individual e remunerado de passageiros em veículos descaracterizados a partir da Plataforma Eletrónica (TIRPE)

Na sequência do solicitado, junto enviamos os nossos comentários, mantendo-nos ao dispor para quaisquer esclarecimentos adicionais,

Com os meus melhores cumprimentos,

A Diretora Geral

(Ana Cristina Tapadinhas)

ASSOCIAÇÃO PORTUGUESA PARA A DEFESA DO CONSUMIDOR - DECO

Pessoa Colectiva de Utilidade Pública / Contribuinte e Registado na C.R.C. Lisboa com o n.º 500 927 693
decoix@deco.pt - www.deco.proteste.pt
Rua Artilharia 1, 79 - 4º - 1269-160 Lisboa - Tel.: 21 371 02 00 - Fax 21 371 02 99



Considerações gerais

Considerando a existência de um conjunto de tecnologias e de sistemas de informação que permitem a aproximação entre clientes e fornecedores de serviços, que promovem a diferenciação e a concorrência, bem como a limitação da regulamentação existente face às novas tendências e novos modelos de negócio na mobilidade em geral e no serviço de transporte de passageiros em particular, veio o Governo apresentar a proposta de Lei n.º 50/XIII que tem por objeto estabelecer o regime jurídico das plataformas e os requisitos de acesso e demais regime aplicável à atividade de transporte em veículo descaracterizado (TVDE).

De referir que, numa fase preliminar tinha já o Governo determinado a criação de um Grupo de Trabalho¹ para a modernização do setor do transporte público de passageiros em automóvel ligeiro.

O referido Grupo de Trabalho, do qual a DECO- Associação Portuguesa para a Defesa do Consumidor fez parte, apresentou um relatório final, que contemplou os contributos dos seus membros, e que integrava um conjunto de Recomendações ao Governo nas matérias relevantes para o transporte público de passageiros em automóvel ligeiro, nomeadamente requisitos de acesso à atividade, requisitos de acesso ao mercado e regulamentação das plataformas que aproximam passageiros e prestadores de serviços.

Entretanto o Bloco de Esquerda e mais recentemente o PSD, vieram também apresentar projetos de Lei nesta matéria, encontrando-se a proposta do PSD assente em dois pilares essenciais. Por um lado, que o traço mais distintivo deste novo modelo de negócio é o controlo direto e fundamental de todos os aspetos das transações que é exercido pelas plataformas eletrónicas de transporte, que por essa razão, atuam como mais do que um mero intermediário passivo, devendo por conseguinte sobre elas recair o maior peso da responsabilidade regulatória.

Ou seja, coloca-se o operador da plataforma eletrónica de reserva no centro do quadro de obrigações regulatórias.

Por outro lado, que a supervisão e a fiscalização desta atividade devem realizar-se preferencialmente a posteriori, apostando na responsabilização integral do operador da plataformas durante o exercício da atividade e evitando um controlo administrativo prévio de acesso, que de acordo com a exposição de motivos oneraria as entidades privadas e públicas com um encargo burocrático significativo, mas incapaz de acrescentar maiores garantias aos utilizadores ou ao mercado.

¹ Despacho n.º 6478/2016, de 12 de maio - Secretário Estado Adjunto e do Ambiente, *José Fernando Gomes Mendes*



A DECO tem vindo a acompanhar o aparecimento de novos modelos de negócio, com características eminentemente tecnológicas, entre os quais, no setor do transporte privado de passageiros.

Ora, muito embora se saliente a importância do surgimento destas novas tecnologias, mormente em matéria de mobilidade e de promoção de um mercado mais concorrencial, revela-se fundamental que o exercício destas atividades seja regulamentado, a fim de garantir, a segurança e direitos dos passageiros, bem como de forma a garantir a almejada sã e leal concorrência.

Entendemos, por outro lado, que um enquadramento regulatório demasiado restritivo pode dificultar a entrada destes novos serviços e privar os consumidores dos benefícios da inovação tecnológica e da pressão concorrencial que estes novos serviços podem exercer sobre os serviços de táxi.

Assim, a DECO entende que urge a regulamentação de uma atividade que tem vindo a ganhar cada vez maior dimensão no mercado, e relativamente ao enquadramento da qual não tem havido o necessário consenso, considerando a Deco que deve nortear tal regulamentação tratar igual o que é igual, e diferente o que é diferente, referindo-nos obviamente ao setor do táxi.

Na verdade, não podemos deixar de referir que a par da necessidade de regulamentação da atividade de transporte em veículo descaracterizado, importaria igualmente flexibilizar o regime jurídico do táxi.

A este respeito, importa referir que somos do entendimento que algumas obrigações devem-se manter exclusivamente na atividade de táxi, como seja, por exemplo, a obrigação de transportar, como garantia de uma efetiva mobilidade em alguns locais do país, em especial no seu interior, a identificação dos veículos como táxi, a utilização do taxímetro, obrigações tarifárias e outra características intrínsecas a obrigações de serviço público e que são compensadas por um conjunto de benefícios que o setor dispõe, incluindo a reserva do mercado de *hailing* e de praça.

Entendemos, neste sentido, que a solução deverá passar por uma regulação eficiente, assente nos princípios da necessidade, da proporcionalidade e da não discriminação, com o objetivo de eliminar barreiras que comprometem a concorrência, e consequentemente uma eventual flexibilização do enquadramento regulatório aplicável, procurando garantir um equilíbrio entre os diferentes prestadores do serviço e fundamentalmente garantir a existência de um serviço público de transporte de passageiros em veículo ligeiro e consequentemente de uma efetiva mobilidade, nas situações em que não existem alternativas de deslocação.



Na perspetiva da DECO o futuro enquadramento regulatório do setor, a par da promoção da concorrência, deve acautelar os objetivos de política pública que venham a ser definidos e garantir que os consumidores possam ter acesso a serviços diversificados e de qualidade, ao melhor preço e em condições de segurança.

Importa, igualmente, garantir a total transparência dos tarifários e a disponibilização de informação de preços ao consumidor, assim como a existência de mecanismos eficientes de resolução de litígios. Entendemos ser, por outro lado, fundamental promover a transparência do sistema de avaliação da prestação do serviço, que promova a melhoria da qualidade de serviço e consequentemente a prevenção de conflitos de consumo.

As questões relativas à informação, assistência, qualidade de serviço, reparação de danos, segurança, transparência do regime/estrutura de preços e sua publicitação, política de privacidade e tratamento de dados pessoais, diretamente relacionadas com a salvaguarda do consumidor, merecem sempre uma particular atenção pelo legislador e fiscalizadores.

Fundamental, ainda, na perspetiva da Deco, e na medida que esta Associação sempre questionou a verdadeira natureza destas plataformas de mobilidade e o carácter de mera intermediação que se lhes tem atribuído, estabelecer um regime de responsabilidade perante o consumidor face a situações de incumprimento ou cumprimento defeituoso do contrato.

Com efeito, tais plataformas definem termos e condições do mercado, bem como definem aspetos fundamentais do conteúdo do contrato de transporte, tal como a determinação do preço e sua cobrança, pelo que não se pode aceitar o carácter de mera intermediação no qual pretendem ver a sua atividade sustentada.

Neste sentido, aliás, e por ser assente que tais plataformas decidem as condições do mercado em que operam, consideramos necessário regulamentar também as relações entre as mesmas e os operadores de transporte em veículo descaracterizado, porquanto a ausência de qualquer regulação específica pode levar a que estes últimos se vejam numa posição fragilizada pela imposição de condições desproporcionais, que, em último termo, se podem repercutir nos consumidores.

Ora, se é certo que a exposição de motivos do projeto de Lei acolhe o entendimento de que as plataformas atuam como mais do que um mero intermediário passivo ao determinar as listagens de fornecedores disponíveis, os termos do serviço a prestar, os padrões de qualidade mínimos para os fornecedores, a estrutura do preço, cobrando uma taxa por conta de cada transação, considerando inequívoco que a plataforma é o elemento diferenciador eleito pelo utilizador para escolher entre serviços alternativo, a verdade é que muito embora a proposta coloque o operador da plataforma no centro do quadro de obrigações regulatórias, não consagra um regime de responsabilidade das mesmas pelo incumprimento do contrato face ao utilizador dos serviços.



Artigo 1.º

Objeto

Entendemos que seria de clarificar a exclusão das atividades de partilha de veículos (carpooling) prevista no n.º 3 da norma, designadamente no que concerne à ausência de fim lucrativo.

Artigo 2.º

Noção de serviço

Não obstante se veja com satisfação a introdução de uma norma que visa definir o que deve ser entendido como transporte individual e remunerado de passageiros em veículos descaracterizados a partir de plataforma eletrónica, a verdade é que mais do que definir a norma estabelece quando se inicia e quando termina a prestação do serviço, sem contudo chegar a defini-lo. Pelo que, se sugere a introdução de uma verdadeira noção de serviço.

Artigo 3.º

Plataformas eletrónicas de reserva

Entendemos, desde logo, que não faz sentido até por razões de técnica legislativa, enunciar em diferentes normas, os serviços prestados pelas plataformas eletrónicas. Considerando-se, por conseguinte, que os serviços prestados pelas plataformas eletrónicas, sejam os mencionados na presente norma, sejam os referidos no artigo 8.º deveriam constar de uma única norma.

Não alcançamos, contudo, a razão de se explicitar que a atividade das plataformas eletrónicas de reserva de TIRPE será exercida em todo o território português, sujeito ao cumprimento prévio dos termos e condições previstas na presente lei, porquanto inexistem barreiras geográficas à entrada no mercado que justifiquem semelhante previsão. Sendo que, por outro lado, e não estando em causa um serviço com cariz de serviço público, não nos parece que seja o propósito consagrar-se qualquer obrigação de prestar o serviço a escala nacional.

A expressão «segundo um modelo de negócio próprio», também nos parece que deveria ser clarificada.

Artigo 4.º

Subscrição prévia

Concordamos inteiramente que os veículos afetos ao serviço de TIRPE não possam recolher passageiros na via pública, mediante solicitação no local, nem em praças dedicadas ao serviço de táxi ou para outros veículos, cujo regime legal permita a permanência nessas praças, por considerarmos que a reserva do mercado de *hailing* e de praça correspondem a um conjunto de benefícios que o sector do táxi beneficia em face de obrigações intrínsecas de serviço público, as quais devem continuar reservadas ao setor do táxi.

O serviço de TIRPE só deverá estar disponível mediante subscrição e reserva efetuadas através da plataforma eletrónica de reserva, contudo, parece-nos que seria de clarificar não só o modo como deverá ser efetuada a subscrição ou reserva, como também a



informação pré-contratual que deveria obrigatoriamente ser disponibilizada, e que deveria incluir informação a respeito do seguro de responsabilidade civil e acidentes pessoais.

Artigo 5.º

Não discriminação

Parece-nos que o disposto no n.º 1 da presente norma já se encontra salvaguardado atendendo ao princípio da igualdade plasmado no artigo 13.º da Constituição da República Portuguesa.

O n.º 2 e o n.º 3, por sua vez, vão ao encontro a algumas preocupações em matéria de mobilidade e acessibilidade, designadamente: transporte de cães de assistência a passageiros com deficiência, a título gratuito; transporte de cadeiras de rodas e outros meios de marcha de pessoas com mobilidade reduzida, o que se congratula.

No entanto, não se encontra prevista qualquer norma referente ao auxílio a passageiros que apresentem mobilidade reduzida na entrada e saída do veículo, o que a nosso ver deveria ser consagrado.

Artigo 6.º

Recusa de serviço

Atendendo a que o transporte de bagagem será, não raras vezes, considerado pelos utilizadores como essencial e subjacente ao transporte de passageiros, não vemos a razão de se consagrar a possibilidade de recusa do transporte de bagagens, ainda que apenas nos casos em que as suas características prejudiquem a conservação do veículo.

Quaisquer limitações ao transporte de bagagens, parece-nos apenas poder-se justificar no âmbito de indevido acondicionamento das mesmas, devendo ser disponibilizada informação atempadamente acerca da referida advertência, porquanto se trata de um sistema de subscrição prévia.

Artigo 7.º

Preço e pagamento do serviço

Nos termos do projeto a prestação do serviço de TIRPE poderá 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.

Os prestadores de serviço poderão aplicar uma tarifa dinâmica, a qual não poderá 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. Sendo que, a plataforma eletrónica de reserva deve também disponibilizar para qualquer itinerário, em alternativa, uma proposta de preço fixo pré-determinado.

Significa, assim, que os valores das tarifas são fixados livremente pelas partes sem prejuízo da limitação referida, devendo ademais os preços finais cobrir todos os custos associados ao serviço em harmonia com as melhores práticas do sector dos transportes, o

que terá em vista evitar práticas de *dumping* com consequências nefastas ao nível da concorrência.

Determina, ainda, o n.º 3 que o operador da plataforma eletrónica de reserva pode cobrar uma taxa de intermediação, a qual não pode ser superior a 25% do valor da viagem.

A plataforma deverá disponibilizar ao utilizador de modo claro, perceptível e objetivo antes do início da viagem a fórmula de cálculo do preço, indicando nomeadamente de forma discriminada o preço total, a taxa de intermediação e tarifas aplicáveis, por distância, tempo e factor de tarifa dinâmica, bem como uma estimativa do preço da viagem 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.

A respeito do preço, evidenciamos a necessidade de apresentação do preços e respetiva fórmula de cálculo de forma transparente e perceptível.

Parece-nos, porém, que fará mais sentido referir-se que deverá sempre ser disponibilizada antecipadamente de forma clara e transparente a fórmula de cálculo do preço, taxa de intermediação, tarifas aplicáveis, por distância, tempo e factor de tarifa dinâmica, estimativa do preço da viagem calculada com base nos elementos fornecidos pelo utilizador e fatores de ponderação que compõem a fórmula de cálculo do preço, podendo ainda, ser disponibilizada uma proposta de preço fixo pré-determinado, que em caso de escolha pelo utilizador corresponderá ao preço total a pagar pelo mesmo.

Importa salientar nesta matéria que, muito embora concordemos com o princípio da livre fixação de preços pela prestação de serviços de TIRPE, entendemos ser, porém, necessário estabelecer limites máximos, tendo em vista reduzir a incerteza dos utilizadores face ao preço e sobretudo, proteger o consumidor relativamente a situações em que o excesso de procura gera acentuados aumentos de preço. De outra forma, a qualquer altura o operador de TIRPE poderá fazer alterações de preços em função do binómio oferta/procura, levando a que em momentos de forte procura os preços possam disparar acentuadamente.

Questionamos, porém, de que forma foi encontrado o critério de limitação aplicável à tarifa dinâmica mencionado no n.º 5, e se o mesmo será adequado, tanto mais que nos parece colocar-se uma questão atinente à forma como tais limites poderão ser verificados e controlados na prática. Ou seja, não nos parece que seja exequível ou viável qualquer tipo de controlo sobre os limites aplicáveis, nem tão pouco que o utilizador tenha possibilidade efetiva de conhecer tais limites, tanto mais que dependem de preços praticados pelo operador, o que igualmente merece a nossa crítica.

Repare-se que, de acordo com o n.º 5 os prestadores de serviços 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.

Não podemos deixar de criticar a limitação imposta no n.º 7 aos meios de pagamento, na medida em que em nosso entendimento a modalidade de pagamento em numerário não poderá estar vedada.

Parece-nos, ainda, criticável que se disponha que «num prazo razoável» a plataforma eletrónica envia ao utilizador uma fatura eletrónica, pois não se alcança a razão da utilização de um conceito indeterminado, tanto mais em matéria que deverá estar em conformidade com o disposto no CIVA.

Artigo 8.º

Serviços disponibilizados pelas plataformas eletrónicas de reserva

Conforme referido nas referências feitas a propósito do artigo 3.º, não consideramos que vá ao encontro à melhor técnica legislativa, a enunciação dos serviços disponibilizados pelas plataformas em duas normas distintas, tanto mais que ambas as normas enunciam os serviços prestados em qualquer caso pelas mesmas.

Relativamente à al. b) e c) do n.º 1 da presente norma, entendemos ser de salientar a necessidade de garantir que a informação relativa ao preço, fórmula de cálculo e fator de tarifa dinâmica deve ser prestada de forma transparente, objetiva e sobretudo perceptível para os utilizadores.

Por outro lado, e embora vejamos com satisfação, que esteja prevista a disponibilização de mecanismos transparentes, credíveis e fiáveis de avaliação da qualidade do serviço pelo utilizador, nomeadamente por botão eletrónico de avaliação relativo a cada operação, entendemos que deve igualmente ser garantida a informação acerca dos critérios que presidem à avaliação da qualidade do serviço, bem como que apenas utilizadores efetivos do serviço podem aceder ao mecanismo de avaliação.

Será, ainda, de referir que a Deco discorda de forma veemente da utilização de sistemas de avaliação dos utilizadores, que podem, em último termo, vedar o acesso aos serviços pelos mesmos, pelo que se congratula a introdução do n.º 5 da presente norma que proíbe a criação e utilização de sistemas de mecanismos de avaliação de utilizadores seja por parte dos motoristas de TIRPE, seja pelos operadores de plataformas eletrónicas de reserva.

Congratulamos o facto de o projeto contemplar a obrigação de as plataformas disponibilizarem obrigatoriamente 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.

O projeto prevê, ainda, que após a recepção de uma reclamação, o operador da plataforma deve realizar as diligências necessárias a apurar e, quando necessário, corrigir o motivo das mesmas. Consideramos, no entanto, e atendendo a que tal como consta da exposição de motivos do projeto tais plataformas não são simples intermediárias passivas, que deveria consagrar-se explicitamente uma norma prevendo a responsabilidade da plataforma perante o utilizador pelo incumprimento do contrato ou cumprimento defeituoso.

Sugere-se, nesse sentido, que seja introduzida no Projeto de Lei uma norma prescrevendo que «(O operador da) plataforma eletrónica de reserva é solidariamente responsável perante os utilizadores pelo pontual cumprimento das obrigações resultantes do contrato».

Salientamos, em termos positivos a previsão de que as plataformas devem disponibilizar informação sobre resolução alternativa de litígios, bem como a expressa previsão de que a operação de plataformas eletrónicas de reserva 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.

Artigo 9.º

Atividade de motorista

Uma vez mais não entendemos a opção plasmada no projeto ao separar em duas normas o regime atinente à atividade de motoristas de TIRPE.

Na verdade, e se tal como previsto no artigo 16.º o início da atividade de motorista de TIRPE está sujeito a comunicação prévia ao IMT, I.P., entendemos que tendo em vista maior coerência, o regime referente à atividade de motoristas deveria começar por mencioná-lo. Tanto mais que na presente norma se estabelece, por um lado, que apenas podem conduzir veículos de TIRPE os motoristas inscritos junto de plataforma eletrónica de reserva, por outro lado, que a plataforma não pode permitir a prestação de serviços de motoristas de TIRPE através da sua plataforma se, nomeadamente, não tiverem comunicado previamente ao IMT, I.P. o início da sua atividade.

Parece-nos que ao invés de se consagrar um verdadeiro regime de habilitação de motoristas de TIRPE, se pretende impor às plataformas um conjunto de obrigações, colocando as mesmas no centro do quadro de obrigações regulatórias, sem que com essa opção que passa pela supervisão e fiscalização *a posteriori* se consiga garantir a segurança dos consumidores.

Concordamos com a previsão de que os operadores de plataformas eletrónicas não possam permitir a prestação de serviços de motoristas de TIRPE através da sua plataforma que não cumpram os requisitos definidos. Todavia, é importante que se consagre um efetivo regime de habilitação de motoristas, por questões essencialmente que se prendem com a segurança dos utilizadores.

Em relação aos requisitos mencionados no n.º 2 da norma, assinalamos positivamente o requisito referente à titularidade de carta de condução há mais de três anos para a categoria B com averbamento no grupo 2.

Contudo, no que tange aos requisitos habilitantes, sempre defendemos um regime equiparado ao que é exigível aos motoristas de táxi, pelo que nos parece desproporcional que aos motoristas de TIRPE se venha exigir que sejam detentores de um curso de formação rodoviária para motoristas com uma carga horária mínima de 50 horas, enquanto para os motoristas de táxi se exige um curso de formação inicial com a duração mínima de 125 horas e um curso de formação contínua de 25 horas.

Artigo 10.º

Veículos

A projeto de lei prevê que apenas podem ser utilizados veículos para TIRPE inscritos junto da plataforma eletrónica de reserva, a qual deve realizar uma inspeção física que ateste o cumprimento dos requisitos legais e regulamentares aplicáveis aos veículos.

Consideramos que a plataforma deverá verificar sempre o cumprimento dos requisitos legais e regulamentares, até porque a mesma não se poderá sobrepor à inspeção técnica periódica. Questionamos, aliás, como, quando e com que periodicidade deverá tal inspeção ser promovida, sendo certo que o n.º 5 da presente norma assegura o que entendemos ser fundamental, ou seja, a realização da inspeção técnica periódica, no caso um ano após a data da primeira matrícula e, em seguida, anualmente.

De salientar, que de acordo com o n.º 2 o operador de plataforma eletrónica de reserva não pode ser proprietário de veículos de TIRPE, nem financiar ou ser parte interessada em negócio relativo à aquisição, aluguer, *leasing* ou outra forma de utilização de veículos de TIRPE.

Evidenciamos o facto de, no n.º 6 do artigo 10.º, sem prejuízo dos demais seguros exigidos por lei, estar previsto que os veículos que efetuem TIRPE devam possuir seguro de responsabilidade civil e acidentes pessoais, que inclua os passageiros transportados e respetivos prejuízos, em valor não inferior ao mínimo obrigatoriamente exigido para a atividade de transporte público de aluguer em veículos automóveis ligeiros de passageiros. Consideramos este requisito uma garantia fundamental do ponto de vista da proteção dos interesses e direitos dos utilizadores.

Artigo 11.º

Duração da atividade

Congratulamos a introdução da presente norma que estabelece limites de duração da atividade, tendo em vista, a nosso ver, garantir a segurança dos consumidores.

De acordo com o projeto, os motoristas de TIRPE não poderão operar veículos de TIRPE por mais de dez horas dentro de um período de 24 horas, independentemente do número de plataformas nas quais o motorista preste serviços. Devendo, ainda, os operadores de plataformas eletrónicas de reserva implementar mecanismos que garantam o cumprimento de tais limites.

Artigo 12.º

Controlo e limitação da atividade

O presente projeto estabelece a responsabilização do operador de plataformas eletrónicas de reserva pelo cumprimento dos requisitos de exercício da atividade previstos no mesmo, incluindo os respeitantes a veículos e motoristas. Sendo que conforme evidenciamos supra defendemos um regime de responsabilidade mais abrangente.

Prevê-se no n.º 5 que o IMT, I.P., pode determinar, nos termos gerais, as medidas adequadas à defesa da legalidade, designadamente, a suspensão, limitação ou cessação da atividade de plataformas eletrónicas de reserva, nomeadamente em caso de incumprimento das obrigações constantes da presente lei. Entendemos, todavia, que o



mesmo deverá consagrar-se a respeito dos motoristas de TIRPE, cujo início de atividade inclusivamente está sujeito a comunicação prévia ao IMT, I.P., na sequência da qual é atribuído um número único de registo de motorista de TIRPE.

Artigo 14.º

Comunicação prévia de atividade de plataforma eletrónica de reserva

À semelhança da proposta de Lei n.º 50/XIII, o início da atividade de operador de plataformas eletrónicas de reserva está sujeito a mera comunicação prévia ao IMT, I.P., devendo a comunicação ser acompanhada de um conjunto de elementos instrutórios que, todavia, é mais extenso do que o constante do projeto de lei do Governo.

Questionamos, porém, tratando-se de uma mera comunicação prévia não sujeita a deferimento expresse, a pertinência da exigência de alguns destes elementos, bem como o respetivo propósito, veja-se por exemplo, a minuta de recibo eletrónico.

Consideramos, ainda, que os elementos referentes à identificação completa dos motoristas e veículos ao serviço da plataforma previstos nas alíneas m) e n) do n.º 3 poderão facilmente ficar desatualizados, sem estar prevista nenhuma obrigatoriedade de atualização dos elementos instrutórios.

Artigo 16.º

Número único de registo de motorista

Consideramos criticável e incongruente que na sequência da comunicação prévia ao IMT, I.P., seja atribuído ao interessado um número único de registo de motorista de TIRPE, o qual, porém, não constitui comprovativo nem atestado de que o motorista reúne os requisitos legalmente exigidos para o exercício da atividade.

Em nosso entendimento, e muito embora, as plataformas eletrónicas de reserva devam zelar e responder pelo eventual incumprimento dos requisitos de acesso, apenas se poderá garantir a segurança dos utilizadores verificando-se *ab initio* o cumprimento dos requisitos de acesso à atividade, o que não se deve encontrar na alçada destas plataformas. Acresce que, a atribuição de um número de registo por parte de um Instituto Público, poderá criar a expectativa junto dos consumidores/utilizadores finais de que aquele motorista está habilitado a exercer aquela atividade.

Artigo 19.º

Taxa de regulação e supervisão

Não nos parece possível enquadrar como taxa o pagamento previsto no n.º 1 da presente norma que visará compensar os custos administrativos de regulação e acompanhamento das respetivas atividades e estimular o cumprimento dos objetivos nacionais em matéria de mobilidade urbana.

Com efeito, as taxas deverão justificar-se pela prestação concreta de um serviço, isto é, para que estejamos perante uma taxa é necessário que pela mesma haja lugar a uma contraprestação específica individualizada ou individualizável, o que não será o caso.

Parece-nos, na verdade, que o pagamento previsto configurará um verdadeiro imposto, tanto que a alegada taxa calcula-se pela aplicação de uma percentagem única de 5% aos valores de taxa de intermediação cobrados pelo operador de plataforma eletrónica em



todas as suas operações, não se vislumbrando aqui o carácter sinalagmático inerente a uma taxa. O que de resto, afasta igualmente a possibilidade de se enquadrar tal pagamento como contribuição regulatória.

Não podemos, por outro lado, deixar de salientar o disposto logo na exposição de motivos do projeto em que se refere que a supervisão e fiscalização desta atividade deve realizar-se preferencialmente a posteriori, apostando na responsabilização integral do operador da plataforma durante o exercício da atividade e evitando um controlo administrativo prévio de acesso.

Salientamos, ainda, que muito embora as entidades reguladoras possam nos termos do disposto no artigo 34.º, n.º 2 da Lei n.º 67/2013, de 28 de Agosto (Lei-Quadro das Entidades Reguladoras) cobrar, nos termos dos respetivos estatutos, taxas ou tarifas às empresas e outras entidades destinatárias da atividade da entidade reguladora e dos serviços prestados por esta, a verdade é que os estatutos da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes não o prevê.

Artigo 25.º

Avaliação do regime

A presente norma prevê que a implementação dos serviços regulados pelo presente diploma no território nacional seja objeto de avaliação pelo IMT, I. P., decorridos três anos sobre a respetiva entrada em vigor, em articulação com a AMT e com as restantes entidades competentes e associações empresariais e de cidadãos relevantes. Consideramos essencial o acompanhamento e avaliação da aplicação do quadro legal previsto no presente projeto de diploma, no sentido de aferir se o mesmo é realmente eficaz na proteção do consumidor e se não introduz distorções à concorrência no mercado.

Outras considerações

Constatamos que o projeto é omissivo no que respeita ao auxílio a passageiros que apresentem mobilidade reduzida na entrada e saída do veículo. Inexistindo, por outro lado, qualquer referência relativamente à obrigatoriedade ou não da utilização de sistema de retenção (SRC) no transporte de crianças por prestadores de serviços de TIRPE.

Não é, por outro lado, feita no projeto de Lei qualquer referência à necessidade de cumprimento de padrões de qualidade do serviço.

Considerações finais

A DECO entende ser necessária a criação de um enquadramento regulatório que integre novos modelos de negócio, a fim de garantir a utilização destas modalidades de serviço emergentes em condições de segurança pelos consumidores, e salvaguardando os princípios da concorrência. Considera, ademais, que não só a criação deste enquadramento regulatório, mas também qualquer revisão regulamentar deve ser precedida de uma definição clara dos objetivos de política pública, designadamente em matéria de mobilidade, que se visam prosseguir, bem como acompanhada da necessária monitorização.



A Deco defende a criação de um quadro regulatório para o TIRPE, autónomo e distinto do existente para o setor do táxi, que a par da promoção da concorrência, deve acautelar objetivos de política pública e garantir que os consumidores possam ter acesso a serviços diversificados e de qualidade, ao melhor preço e em condições de segurança.

Esta Associação tem procurado evidenciar que, na medida em que estas novas plataformas eletrónicas, definem termos e condições do mercado, bem como definem aspetos fundamentais do conteúdo do contrato de transporte, como seja a estrutura do preço do serviço, revela-se fundamental estabelecer um regime de responsabilidade perante o consumidor face a situações de incumprimento ou cumprimento defeituoso do contrato, não se podendo aceitar que se lhes atribua o carácter de mera intermediação.

Refira-se, aliás, que na perspectiva do consumidor, que procura a plataforma eletrónica por ser o elemento diferenciador e que identifica, o mesmo desconhece na maioria dos casos a existência de uma terceira parte nesta relação tripartida.

Na verdade, é a plataforma eletrónica que disponibiliza o interface de comunicação, que define os termos e condições contratuais, que define e impõe o preço do serviço, que processa o pagamento e que cobra uma determinada taxa ou comissão.

Parece-nos, por conseguinte, absolutamente claro que tais plataformas porque não são meras intermediárias, deverão responder pelo incumprimento do contrato celebrado com os utilizadores que contratam através da sua plataforma.

Ora, se é certo que a exposição de motivos do projeto de Lei acolhe o entendimento de que as plataformas atuam como mais do que um mero intermediário passivo ao determinar as listagens de fornecedores disponíveis, os termos do serviço a prestar, os padrões de qualidade mínimos para os fornecedores, a estrutura do preço, cobrando uma taxa por conta de cada transação, considerando inequívoco que a plataforma é o elemento diferenciador eleito pelo utilizador para escolher entre serviços alternativos, a verdade é que acaba por não se consagrar um regime de responsabilidade das mesmas pelo incumprimento do contrato face ao utilizador dos serviços.

Pelo que, entendemos que o projeto de Lei, começando com uma exposição de motivos ambiciosa e próxima da realidade do mercado, acaba por não concretizar normas que espelhem as considerações vertidas na mesma, mormente a responsabilidade das plataformas pelo incumprimento ou cumprimento defeituoso do contrato.