

**Exmos. Senhores da Comissão Parlamentar de Economia, Inovação e Obras Públicas
Grupo de Trabalho - Transportes Públicos**

Lisboa, 19 de dezembro de 2017

Assunto: Regulamentação da Atividade de TVDE

Exmos. Senhores Deputados,

A Cabify Portugal, Unipessoal Lda. (“Cabify”), pessoa coletiva número 513 930 248, com sede na rua São Sebastião da Pedreira, n.º55, 1º esquerdo, 1050-206 Lisboa, no âmbito das discussões em curso com vista à regulamentação da atividade de “transporte em veículo descaracterizado a partir de plataforma eletrónica” (TVDE), vem pelo presente apresentar a V. Exas. um conjunto de considerações com as quais pretende contribuir para uma regulamentação mais adequada desta nova atividade.

A Cabify é uma entidade diretamente interessada em se pronunciar sobre a regulamentação da atividade em TVDE, na medida em que desenvolve em Portugal a atividade que se pretende regular.

Neste sentido, e tendo por base a Proposta de Lei n.º50/XIII, a Cabify considera encontrar-se em posição de prestar o seu contributo para uma regulação que se quer equilibrada, eficiente e, na máxima medida possível, conciliadora de todos os *stakeholders*.

Acresce o facto de que a Cabify, enquanto entidade que opera noutros países, tem vasta experiência em processos regulatórios no que diz respeito à atividade que exerce, tendo participado na regulação da atividade em jurisdições como Espanha, Brasil, México e Chile.

Tendo em conta o exposto, e tendo também consciência de que muitas das questões *infra* não constituirão uma novidade para V. Exas. e estarão já a ser analisadas, gostaríamos de tecer as seguintes considerações:

I. Qualidade e Segurança

As plataformas eletrónicas de *e-hailing*, onde se inclui a Cabify, não prestam diretamente o serviço de transporte de passageiros. Efetivamente, as plataformas eletrónicas apenas disponibilizam aos passageiros um conjunto de empresas que prestam aquele serviço de transporte.

No entanto, a Cabify entende que, por uma questão de demonstração da capacidade destes operadores para a prestação de um serviço diferenciado em termos qualitativo, bem como no que respeita a níveis de fiabilidade, experiência e segurança oferecidos, que permitam gerar um maior grau de confiança junto dos consumidores, deveriam ser consideradas as seguintes propostas:

- I. A definição de processos de seleção de motoristas, como a realização de testes psicotécnicos e obrigatoriedade de apresentação de certificado do registo criminal;
- II. A definição de uma antiguidade máxima dos veículos utilizadores inferior àquela que vem indicada na Proposta de Lei nº.50/XIII - 7 anos, que corresponde à antiguidade média dos veículos afetos à atividade de táxi - tendo em conta as constantes evoluções tecnológicas no setor automóvel no sentido da redução de emissões e contribuindo assim para a redução de uma externalidade negativa - a poluição - sem que se proceda a uma regulação intensa e altamente interventiva que passaria pela restrição quantitativa no acesso à atividade de serviços de transporte de passageiros (*i.e.*, a contingentação). Sugere-se, assim, uma "contingentação pela positiva", em benefício dos cidadãos e do ambiente.
Por outro lado, note-se que mesmo no âmbito da atividade de *rent-a-car*, os veículos afetos à atividade devem ter uma idade inferior a 5 anos, contados a partir da data da primeira matrícula (cfr. artigo 6º, n.º1/c) do DL 181/2012);
- III. A aplicação de medidas que, por um lado, assegurem a proteção de motoristas e utilizadores e, por outro, promovam a economia colaborativa. Isto poderá traduzir-se na redução das barreiras ao acesso à condição de parceiro das plataformas eletrónicas mas, também, na promoção de condições de mercado para médias empresas, as quais dispõem de maiores garantias de responsabilidade civil e de qualidade - através do investimento em veículos de gama mais elevada, maiores e melhores coberturas de seguros e *standards* de qualidade de serviço mais elevados, entre outros.
- IV. A consagração de mecanismos que facilitem o controlo preciso da plataforma a que um determinado veículo/motorista se encontra ligado num determinado momento. Na verdade, já no que concerne a questões de fiscalização e eventual apuramento de responsabilidade em situações limite, a experiência revelada noutras jurisdições aconselha a colocação de limites a que um determinado motoristas em determinado veículo se encontre simultaneamente ligado a distintas plataformas eletrónicas;
- V. O estabelecimento, no seguimento do ponto suprarreferido, de mecanismos que permitam a consulta, por parte das entidades competentes e nomeadamente apresentação de motivos justificados, dos percursos efetuados pelos motoristas TVDE com vista a assegurar a segurança dos utilizadores e motoristas.
- VI. A criação de uma registo *online* de motoristas TVDE, acessível a todos os *stakeholders* (autoridades, operadores, plataformas e, eventualmente, aos cidadãos em geral), que permita confirmar a todo o momento que determinado motoristas cumpre todos os requisitos exigidos para o exercício da sua atividade.
Aliás, no que respeita aos requisitos a cumprir pelos motoristas, entendemos também que seria de considerar a possibilidade de estes realizarem exames psicotécnicos em entidade certificada e independente, que ateste a sua aptidão para o transporte de passageiros.

- VII. Obrigatoriedade, por parte das plataformas eletrônicas, de assegurar oferta que garanta, por exemplo, a segurança no transporte de crianças e/ou de deficientes motores, colmatando assim lacunas do serviço público existente.
- VIII. A garantia de acesso das plataformas eletrônica à via ou corredor de circulação reservados a transportes públicos (faixa de BUS), com vista a assegurar alternativas de transporte complementar, principalmente em casos de emergência, paralisações nas vias urbanas, entre outros. Além disso, o acesso à faixa de BUS permitirá uma circulação mais facilitada, assegurando maior eficiência de serviço e menor impacto ambiental.
- IX. A definição de um espaço reservado para a largada e tomada de passageiros utilizadores das plataformas eletrônicas nas imediações dos aeroportos bem como das principais estações ferroviárias das cidades onde operam, com vista a assegurar a segurança dos utilizadores bem como uma circulação mais facilitada e respeitadora das necessidades e direitos dos vários operadores existentes nestes locais.

II. Concorrência entre os Diferentes Operadores de Mercado

a. Determinação dos Preços

A este respeito, cumpre em primeiro lugar referir a necessidade de este novo diploma fomentar a adoção de práticas de concorrência leais entre os diferentes operadores de mercado.

A proposta da Cabify vai no sentido de que o preço seja livremente definido por cada plataforma eletrônica.

No entanto, será da maior conveniência considerar a definição dos diversos itens/elementos a ter em consideração na determinação dos preços praticados, quer ao nível dos diversos operadores de transporte em veículos descaracterizados, quer ao nível das próprias plataformas eletrônicas, por forma a prevenir situações de concorrência desleal, com claros prejuízos para os consumidores e para os operadores dos distintos setores interessados nestas matérias.

Neste sentido, não seria, no nosso entender, de excluir a possibilidade de, no art. 9º da Proposta de Lei n.º50/XIII, estabelecer que a autoridade competente pelo setor dos transportes deverá fixar preços mínimos por quilómetro percorrido, tomando por base para a referida fixação, o custo real do transporte. Por outro lado, na fixação do preço ou na revisão do mesmo, parece-nos oportuno que a autoridade competente consulte os operadores do setor.

b. Integração do Setor do Táxi

No que concerne aos serviços de intermediação oferecidos pelas plataformas eletrônicas, seria de grande importância, até por questões de concorrência, que do diploma em discussão resultasse de forma absolutamente clara a possibilidade de integração tecnológica do setor do táxi neste tipo de plataformas, possibilitando a

esse setor um acesso mais facilitado ao mercado eletrónico e aos consumidores, em geral, um claro benefício ao possibilitar a reserva de um serviço de táxi através de plataformas eletrónicas.

Neste âmbito, consideramos no entanto que os táxis a integrar nas plataformas eletrónicas deveriam cumprir os requisitos mínimos de qualidade exigidos para os veículos destinados à atividade de TVDE, desde logo no que respeita à sua idade.

III. Contingentação Pela Positiva

Na senda do que já foi referido anteriormente a respeito da definição de uma antiguidade máxima dos veículos de TVDE, e tendo também em conta o Relatório elaborado pela Autoridade da Concorrência - onde é recomendado que "seja avaliada e ponderada a necessidade e proporcionalidade da contingentação da atividade, considerando-se, se necessário, instrumentos de regulação alternativos, mais eficientes e menos restritivos da concorrência, para atingir os objetivos da política pública que o legislador entenda prosseguir" (cfr. página 15 do Relatório), a Cabify gostaria de apresentar a V. Exa. esta ideia de "contingentação pela positiva", ou seja, a consideração de medidas que, em lugar de restringir a concorrência, permitam antes garantir contribuições adicionais em benefício dos cidadãos e das cidades em que as plataformas tecnológicas venham a operar.

Assim, não veríamos com maus olhos, por exemplo, a definição de uma taxa calculada em função das distâncias percorridas pelos utilizadores das plataformas eletrónicas, que revertesse para fins de interesse geral relacionados com a melhoria da mobilidade nas cidades.

Tratam-se, pois, de medidas que seguramente visam garantir a qualidade dos serviços, a segurança dos consumidores e a proteção do meio ambiente no transporte de passageiros, a melhoria da mobilidade nas cidades portuguesas e que, em vista também de uma concorrência saudável no setor do transporte de passageiros, entendemos que deveriam ser sujeitas a consideração.

Ficamos à inteira disposição de V. Exas. para qualquer questão que entendam necessária.

Com elevada estima e consideração,

Nuno Santos

(Gerente da Cabify Portugal, Unipessoal Lda.)