

**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.)