



Audição ao Secretário de Estado da Mobilidade sobre a "falta de fiscalização da Lei n.º 45/2018"

Comissão de Economia, Inovação, Obras Públicas e Habitação

25 de maio, 10:30, Assembleia da República

Senhor presidente,

Senhoras e senhores deputados,

Gostaria de começar por recordar o caminho que nos trouxe até hoje.

No Verão de 2014, a Uber através do serviço UberBlack, iniciava a sua operação em Portugal, oferecendo aos clientes um serviço de transporte com automóveis de classe alta e com elevados níveis de conforto.

Rapidamente a atividade cresceu, e em 2015, os serviços da UberX chegavam a Lisboa e Porto alargando o leque de opções aos seus clientes, tendo posteriormente a Cabify iniciado a sua atividade em maio de 2016 em moldes semelhantes.

Estas plataformas eletrónicas tiveram desde logo um enorme impacto na mobilidade urbana dando uma resposta complementar às restantes soluções de transporte e suprimindo necessidades do mercado.

Atualmente, é incontornável a utilidade destes serviços de transporte, que constituem uma alternativa viável à utilização de automóvel próprio, mas também como complemento para os utilizadores do transporte público e dos modos ativos.

Gostaria também de destacar que, no período de crescimento da atividade de transporte em veículos descaracterizados, não se verificaram quebras na utilização do transporte coletivo. Muito pelo contrário. O crescimento da atividade do TVDE foi acompanhado por crescimentos históricos na utilização do transporte coletivo de passageiros, sustentado naturalmente nas várias políticas do Governo de aposta na mobilidade sustentável e na promoção do transporte público.



Por outro lado, o aparecimento do TVDE obrigou à modernização do restante setor dos transportes, nomeadamente o setor do transporte coletivo de passageiros e do Táxi.

A revolução digital que acompanhou a entrada no mercado dos TVDE, a forma de relacionamento com o cliente, a forma como o cliente é também ele fomentador da qualidade de serviço através de sistemas de avaliação do serviço prestado, obrigou todos os restantes modos de transporte a modernizar-se, a digitalizar-se, a aproximar a sua atividade das necessidades e dos aspetos que o consumidor final mais valoriza.

É também verdade que o aparecimento desta atividade teve um importante impacto social e económico. A atividade de TVDE gerou oportunidades para que milhares de pessoas diversificassem as suas fontes de rendimento e para que pessoas que se encontravam em situação de desemprego encontrassem aqui uma oportunidade de trabalho.

É indesmentível que esta é uma atividade geradora de emprego. Existem atualmente, e de acordo com os dados trazidos a esta comissão pelo IMT, quase 29 mil motoristas nesta atividade. A estes acrescem milhares de pessoas que colaboram com as plataformas e os operadores de TVDE, e muitas outras que asseguram a formação e certificação destas atividades, a manutenção de veículos, e muitas outras atividades acessórias.

Não escondemos que existem problemas laborais associados a este setor. Estamos conscientes dos mesmos e é preciso, sem hesitações, ter formas e soluções para atuar sobre as irregularidades e mitigar o surgimento de novas dificuldades que certamente surgirão numa área em constante mudança.

Mas para nós também é claro que sem a atual lei nº45/2018 assistiríamos a uma completa desregulação deste setor de atividade, uma maior fragilidade para os motoristas e maiores riscos para os consumidores, mas disso já falei.



Senhoras e senhores deputados,

O crescimento rápido da atividade dos TVDE tornou necessário o desenvolvimento de um enquadramento legal e regulatório da mesma, de modo a que pudesse continuar a evoluir nos termos que foram considerados corretos.

Na preparação da Lei 45/2018, sempre houve duas posições:

– a posição dos que consideravam que o TVDE devia aproximar-se da realidade existente do táxi, atividade fortemente regulada e que há anos mostrava dificuldade em se modernizar,

– e a posição defendida pelo Governo, corroborada por várias outras entidades (AMT, Autoridade da Concorrência, Comissão Europeia,) de que era possível regulamentar a atividade de TVDE, como uma atividade distinta dos serviços de táxi, fixando para o efeito regras próprias de funcionamento, que assegurassem a complementaridade de serviços e a defesa do interesse de parceiros e do consumidor final.

A Lei aprovada estabeleceu, assim, a noção de TVDE como uma atividade privada de mero interesse público, isto é, sem obrigações de serviço público, definiu o papel da plataformas eletrónicas como prestadores de um serviço de intermediação entre utilizadores e prestadores de serviços de TVDE, determinou que as relações entre plataformas e motoristas deviam ser estabelecidas através dos operadores de TVDE por forma a promover um maior equilíbrio nestas relações, e definiu os requisitos de acesso para os diversos agentes – plataformas, operadores e motoristas.

Aos que acusam a lei de ser má, respondemos com as várias virtudes da mesma.

A lei 45/2018 permitiu desde logo regulamentar e legalizar uma atividade económica cuja relevância e importância para a sociedade era cada vez mais crescente, relevância esta que se traduzia no aumento sustentado do número de clientes e do número de intervenientes – plataformas, operadores e motoristas – que surgiam no mercado.

A lei veio acabar com o descontrolo existente, à data, no acesso a esta atividade, estabelecendo de forma clara as regras de entrada de todos os *stakeholders*, limitando a entrada sem controlo no mercado, e estabelecendo os pré-requisitos necessários para o exercício da atividade.



A lei veio assegurar um controlo da qualidade da atividade, definindo de forma clara os requisitos de formação necessários para o exercício da mesma, assegurar a idoneidade dos parceiros e o cumprimento de uma relação contratual entre motoristas e operadores de TVDE.

A lei veio definir o modelo de supervisão e fiscalização da atividade e o respetivo regime sancionatório, identificando de forma clara quais as entidades com atribuições para assegurar esta fiscalização.

Reconhecemos que, em alguns aspetos, o desenvolvimento da atividade dos TVDE não foi ao encontro do espírito do legislador aquando da elaboração da lei.

Por exemplo, no que se refere à definição das tarifas, a lei do TVDE consagrou o regime livre, assumindo o legislador que o mercado seria capaz de ajustar o tarifário, de forma dinâmica, a diferentes necessidades de mobilidade de diferentes segmentos de utilizadores e, com isto, capturar o maior valor económico possível da atividade económica.

Contudo, recentemente, assistimos a uma estratégia de preços que promove uma guerra de descontos entre motoristas, que resulta, em algumas situações, numa prática de tarifas que, no limite, poderão não ser condizentes com o custo do serviço prestado.

Do ponto de vista ambiental e da racionalidade do serviço de transporte, promover a realização de viagens mais longas só porque o preço praticado pelo motorista é mais baixo é um contrassenso a todos os níveis.

Esta situação vai claramente contra o espírito inicial de regulação da atividade dos TVDE, vai contra os princípios da estratégia de mobilidade sustentável defendida, de forma incontestável, por este Governo, e vai contra os princípios de defesa dos interesses de parceiros e consumidores.

Reconhecemos assim que é necessário avaliar a lei para assegurar que esta dá a melhor resposta aos desafios regulatórios e de fiscalização que esta atividade económica obriga.

Mas, não menos importante, queremos garantir que a atuação, presente e futura, de controle e fiscalização por parte das autoridades competentes seja eficiente, ágil e eficaz, e que seja capaz de acompanhar o expectável desenvolvimento e modernização



desta atividade económica e, para tal, temos de os dotar dos meios, informação e instrumentos necessários face a uma realidade complexa com que lidamos.

Senhoras e senhores deputados,

Necessariamente que qualquer lei que incida sobre a regulamentação de uma atividade económica em crescimento, em particular numa atividade tão disruptiva face aos agentes incumbentes, mostrará virtudes e debilidades que importa analisar e avaliar de forma regular.

Por esse motivo, assumiu-se desde o início que o novo regime legal carecia de uma avaliação após 3 anos da sua entrada em vigor. Tempo considerado como o mínimo necessário para estabilizar e aferir a evolução do setor.

Importa, todavia, acautelar a necessária serenidade na revisão da lei, de modo a que as alterações a introduzir não sejam enviesadas por problemas conjunturais, como aqueles que têm surgido durante este período pandémico, que posteriormente se possam revelar perniciosos para o correto desenvolvimento da atividade, e na resposta às necessidades dos consumidores.

Concluo esta minha intervenção inicial afirmando que o Governo acompanha e acompanhará este setor com o máximo de atenção e o máximo empenho, ouvindo os interessados e as entidades públicas, pugnando pelo integral cumprimento da lei, mas também assegurando a evolução da própria lei.