Movimento Cívico Independente do setor TVDE

Apelo final à consideração integral dos contributos do ProTVDE no âmbito da revisão do regime jurídico do TVDE, Lei n.º 45/2018 de 10 de Agosto.

Exmo. Senhor Presidente da Comissão,

Exmos. Senhores Deputados,

Exmos. Senhores Membros da Comissão da Assembleia da República,

O ProTVDE, enquanto Movimento Cívico Independente do Setor TVDE, vem, com o devido respeito institucional, apresentar o presente apelo final à consideração integral dos contributos previamente submetidos no âmbito da reflexão e eventual revisão do enquadramento jurídico aplicável à atividade de transporte individual e remunerado de passageiros em veículos descaracterizados a partir de plataforma eletrónica, regulada pela Lei n.º 45/2018 de 10 de Agosto.

A presente comunicação assume natureza estritamente colaborativa e visa reforçar, de forma integrada, coerente e tecnicamente fundamentada, a necessidade de uma intervenção legislativa que assegure a correspondência entre a norma jurídica e a realidade material do setor, promovendo um quadro regulatório assente em princípios de legalidade, transparência, responsabilidade e sustentabilidade.

A evolução do setor evidencia um desfasamento relevante entre o enquadramento legal formal e a prática operacional, permitindo a consolidação de interpretações divergentes, a proliferação de modelos não previstos pelo legislador e a persistência de zonas cinzentas que fragilizam a segurança jurídica e comprometem a equidade entre intervenientes. Este contexto traduz-se na coexistência de operadores que cumprem integralmente o quadro legal

e outros que, beneficiando de lacunas normativas, desenvolvem a sua atividade em condições que não asseguram os mesmos níveis de transparência fiscal, responsabilidade económica e conformidade jurídica.

Entre as matérias que merecem particular atenção destaca-se a persistência de práticas informais associadas à exploração de viaturas, incluindo mecanismos de cedência ou utilização sem enquadramento claro nos regimes legais aplicáveis, bem como situações de aluguer ou disponibilização de veículos sem adequada estrutura contratual e fiscal, designadamente com ausência de aplicação de IVA quando legalmente exigível e com insuficiente rastreabilidade das relações económicas. Estas dinâmicas distorcem o funcionamento do mercado, potenciam fenómenos de erosão fiscal e criam assimetrias competitivas que penalizam os agentes que cumprem as suas obrigações legais.

Neste contexto, revela-se essencial que o processo legislativo promova a eliminação inequívoca destas zonas cinzentas, através de uma densificação normativa que impeça interpretações desviantes e assegure que todas as formas de exploração da atividade se encontrem enquadradas em regimes legais claros, transparentes e fiscalmente conformes. A previsibilidade jurídica constitui, neste domínio, um elemento essencial para a estabilidade do setor e para a confiança dos seus intervenientes.

Paralelamente, a eficácia de qualquer regime jurídico depende da capacidade das entidades reguladoras para exercerem as suas funções de forma autónoma, tecnicamente competente e independente. Neste sentido, afigura-se essencial reforçar o papel do IMT e da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes, assegurando-lhes autonomia efetiva de regulação e fiscalização, acesso estruturado e contínuo a dados operacionais relevantes, capacidade de auditoria e poderes de intervenção preventiva e sancionatória adequados.

A regulação deve afirmar-se como um instrumento ativo de supervisão, orientado para a prevenção de irregularidades e para a garantia do cumprimento efetivo da lei.

Neste âmbito, poderá igualmente revelar-se pertinente a criação de um mecanismo público de transparência regulatória, designadamente através de uma plataforma digital de acesso aberto, que permita a qualquer cidadão consultar, de forma simples, clara e auditável, informação agregada sobre o funcionamento do setor, incluindo dados relativos a ações de fiscalização, tipologia de infrações detetadas, montante de coimas aplicadas a plataformas

digitais, operadores e demais intervenientes, bem como as medidas corretivas adotadas pelas entidades competentes. Complementarmente, num contexto de crescente digitalização e acessibilidade da informação, poderá ser ponderada a disponibilização estruturada de dados económicos do setor, incluindo o volume de atividade em número de viagens, os valores gerados em base semanal, mensal e anual, bem como o montante de receitas fiscais associadas. A disponibilização destes dados, devidamente anonimizados e organizados, contribuirá para a previsibilidade económica, para uma melhor compreensão do impacto do setor e para o reforço da transparência na atuação das entidades reguladoras e fiscalizadoras.

No plano da segurança rodoviária e da organização do trabalho, importa considerar que a condução profissional de passageiros exige elevados níveis de atenção, capacidade de reação e condições físicas e mentais adequadas, sendo indissociável de períodos de descanso efetivo. Todavia, a realidade atual permite o exercício da atividade em regime complementar, possibilitando a acumulação com outras profissões, incluindo atividades fisicamente exigentes ou regimes de turnos, nomeadamente trabalho noturno, sem que exista um mecanismo de avaliação integrada da carga global de trabalho. Esta circunstância pode traduzir-se em situações de condução com fadiga acumulada, com impacto potencial na segurança de passageiros e terceiros. Neste enquadramento, poderá revelar-se particularmente relevante que o legislador considere a necessidade de uma progressiva profissionalização da atividade de motorista TVDE, atendendo à natureza da função e ao seu impacto direto na segurança rodoviária.

Neste sentido, poderá ser ponderada a definição de limites de tempo de condução efetiva, designadamente em linha com referenciais adotados noutros contextos de transporte, assegurando que o exercício da atividade decorre dentro de parâmetros compatíveis com a segurança. Contudo, a ausência de mecanismos de articulação entre plataformas permite que um mesmo condutor possa, de forma cumulativa, ultrapassar esses limites ao operar em diferentes aplicações, o que fragiliza a eficácia de qualquer limitação formal. Poderá, assim, revelar-se pertinente avaliar a criação de mecanismos técnicos que assegurem a comunicação e interoperabilidade entre plataformas relativamente ao tempo de atividade registado, permitindo que o cumprimento de eventuais limites seja efetivo e verificável, independentemente da aplicação utilizada. Tal abordagem poderá reforçar a segurança rodoviária, desde que implementada de forma equilibrada e proporcional, salvaguardando a

sustentabilidade económica da atividade e evitando efeitos adversos que incentivem práticas informais.

Por outro lado, a análise do funcionamento do setor evidencia que as plataformas digitais exercem um papel que, em diversos aspetos, ultrapassa a mera intermediação tecnológica, influenciando de forma direta ou indireta o acesso ao mercado, a distribuição de serviços, a formação de preços e as dinâmicas operacionais. Esta realidade suscita a necessidade de uma reflexão jurídica sobre o princípio da corresponsabilidade proporcional ao grau de controlo exercido, na medida em que a concentração de poder operacional, quando não acompanhada de responsabilidade equivalente, pode gerar desequilíbrios estruturais. A coerência do regime jurídico exige uma correspondência entre o papel formalmente assumido pelas plataformas e a sua atuação efetiva, evitando situações em que se invoca um estatuto de mera intermediária enquanto, na prática, se exerce domínio funcional sobre o setor.

No domínio económico, importa igualmente considerar a sustentabilidade da atividade à luz de parâmetros objetivos reconhecidos pelo próprio Estado. O valor de cerca de 0,40€/km, estabelecido no âmbito do Decreto-Lei n.º 106/98, corresponde a uma estimativa de custos operacionais, não incluindo qualquer componente de remuneração ou lucro. A comparação deste referencial com a realidade do setor revela que, em diversas situações, os valores praticados por quilómetro se situam abaixo desse patamar, sendo ainda agravados pela existência de percursos em vazio não remunerados. Acresce que, no contexto do setor, se impõe não apenas a cobertura dos custos operacionais, mas também a remuneração do motorista, a margem do operador e o suporte de encargos associados ao investimento, manutenção e combustível, este último sujeito a variações significativas decorrentes de fatores externos.

Neste enquadramento, poderá ser particularmente relevante assegurar o cumprimento efetivo da Lei n.º 45/2018 no que respeita à definição de preços pelos operadores, bem como a concretização material do conceito de intermediação, garantindo que as plataformas não exerçam, na prática, um domínio funcional sobre a formação de preços em desconformidade com o espírito da lei. A separação entre intermediação tecnológica e gestão económica da atividade constitui, neste domínio, um elemento essencial para o equilíbrio do setor.

Com o devido respeito institucional, considera-se ainda pertinente sublinhar o papel dos Senhores Deputados enquanto representantes eleitos pelos cidadãos, sendo determinante

que o processo legislativo tenha como referência não apenas a letra da lei, mas também o seu espírito, garantindo um enquadramento suficientemente densificado para prevenir interpretações desviantes, eliminar zonas cinzentas e inviabilizar práticas que comprometam a legalidade, a transparência e o equilíbrio do setor. A consideração das diferentes perspetivas existentes no setor, incluindo a dos diversos intervenientes económicos e profissionais, poderá igualmente contribuir para uma melhor compreensão da realidade e para a construção de soluções mais robustas e eficazes.

Neste mesmo contexto, poderá igualmente revelar-se pertinente que o legislador tenha em consideração o impacto cumulativo de eventuais novas obrigações ou encargos sobre os intervenientes do setor, designadamente operadores e motoristas, assegurando que qualquer intervenção normativa não agrave de forma desproporcionada a sua capacidade de cumprimento. A introdução de novos custos, sem a correspondente adequação do modelo económico da atividade, poderá gerar efeitos contrários aos pretendidos, incluindo a redução da sustentabilidade operacional, o aumento da pressão financeira sobre os agentes económicos e, em última instância, o incentivo indireto a práticas informais ou desvios ao enquadramento legal.

Reitera-se que a presente comunicação constitui exclusivamente um apelo institucional final à consideração integral dos contributos já apresentados pelo ProTVDE, reforçados pelas presentes considerações, sendo formulada com espírito construtivo e respeito pelas competências desta Comissão. Neste enquadramento, permite-se sugerir que o presente contributo possa ser partilhado e, se assim for entendido, apreciado em sede de comissão de trabalhos. O ProTVDE manifesta igualmente total disponibilidade para, caso seja considerado pertinente, participar numa reunião contributiva em sede de comissão parlamentar, com o objetivo de prestar esclarecimentos adicionais e colaborar de forma construtiva com os trabalhos em curso.

O setor TVDE encontra-se num momento determinante, em que a intervenção legislativa poderá definir as bases do seu desenvolvimento futuro. A eliminação de zonas cinzentas, a promoção da profissionalização, o reforço da regulação, a transparência e a sustentabilidade

económica constituem pilares essenciais para a construção de um modelo equilibrado, previsível e alinhado com o interesse dos cidadãos.