Contributo da Confederação de Comércio e Serviços de Portugal (CCP), relativamente ao Projeto de Lei nº 396/XVII/1ª, do Grupo Parlamentar do Partido Social Democrata (GPPSD)

A Confederação do Comércio e Serviços de Portugal (CCP), não lhe tendo sido possível pronunciar-se em sede de Consulta Pública do Projeto de Lei nº 396/XVII/1ª (PSD), tendo em conta o curtíssimo espaço de tempo em que decorreu a referida apreciação, apresenta de seguida alguns comentários, destacando, desde já, o seu apoio aos comentários produzidos pela sua associada – APTAD – Associação Portuguesa de Transportes em Automóveis Descaracterizados.

Concorda-se com a necessidade de revisão do regime jurídico, consagrado através da lei nº 45/2018, nomeadamente, garantindo-se maior clareza, segurança e concorrência leal entre os vários intervenientes no mercado.

Face ao exposto, refere-se o seguinte, sobre os pontos do Projeto de Lei abaixo enunciados:

— **Empresas de táxi como operadores de TVDE >** No que toca ao setor dos TVDE, este opera num mercado altamente concorrencial, que não tem paralelo no setor dos táxi, que por seu turno, é um mercado altamente regulado e sujeito à emissão de alvarás para a sua operação.
Por isso, entendemos que não devem ser, como a Autoridade da Mobilidade e dos Transportes também já tem vindo a corroborar, permitida a coexistência de regimes que são, pela sua natureza, intrinsecamente distintos. Além do mais, permitir que empresas de táxi operem simultaneamente como operadores de TVDE, poderá vir a diminuir o valor de mercado que está associado aos alvarás do táxi, prejudicando o setor e desvirtuando o método organizacional definido nas políticas de mobilidade de cada município.

— **Permitir que veículos registados como táxi estejam habilitados a registo simultâneo em TVDE >** A permissão de registo simultâneo do mesmo veículo para que possa operar quer em TVDE, quer em táxi, oferece o risco dos seus motoristas passarem a poder optar livremente, consoante a tarifa que lhes seja mais competitiva no momento, em que regime pretendem trabalhar, o que provocará uma elevada flutuação da oferta entre os dois setores.

Também é sabido, que ao setor do táxi, é atribuído o uso exclusivo das praças de táxi, art 5º, nº3, da Lei nº 45/2018, de 10 de Agosto, pelo que existe o risco de que, nos momentos em que a tarifa TVDE por ventura se encontre mais competitiva, tal conduzir ao seu esvaziamento. Assim, acaba por se permitir que o táxi continue a usufruir destes privilégios, ao mesmo tempo que ainda lhes é permitido usufruir das plataformas de TVDE na sua operação, o que distorce a concorrência leal.

— **Dispensa de formação para motoristas de táxi >** Em nossa posição, reforça-se a necessidade, também já mencionada pela APTAD, de promover em condições de reciprocidade que para o exercício da actividade de motorista de táxi, também baste que o titular possua certificado de motorista TVDE.

— **Introdução de selo holográfico físico inamovível >** É de recusar a introdução de um selo inamovível nos veículos de TVDE, a serem, como consta da proposta, emitidos pelo IMT. Esta exigência, cria burocracia adicional e despromove a desmaterialização dos processos, num momento em que existe uma clara agenda do governo para a promoção da reforma do estado, tornando-o mais eficiente, célere e promovendo a redução dos custos de contexto sobre os sujeitos económicos, não é coerente, também neste aspecto, ir em sentido contrário.

— **Alargamento a triciclos, quadriciclos e ciclomotores >** O alargamento a este tipo de veículos introduz uma forte distorção concorrencial entre eventuais novos operadores e os operadores atualmente existentes, cujas frotas são maioritariamente compostas por veículos ligeiros até 9 lugares e que obedecem a uma estrutura de custos radicalmente diferente,

especialmente, ao nível da manutenção dos veículos e custos de depreciação. Além disso, no que diz respeito à segurança, o simples facto de, como é referido na proposta, se exigir que os passageiros sejam transportados em caixa fechada, descura toda a segurança adicional existente nas atuais frotas, com elementos de segurança activa e passiva muito mais robustos. A própria estrutura dos veículos de passageiro que atualmente é pensada para, em caso de impacto, absorver a energia cinética produzida, não se verifica nos veículos aos quais se pretende alargar a possibilidade de operarem em serviço de TVDE ao não disporem, por serem curtos e leves, de estrutura suficiente que permita criar essas zonas de absorção.

— **Seleção de língua do motorista** > A possibilidade de seleção da língua do motorista não revela caráter especialmente profícuo, tendo em conta que Portugal é um país onde amplamente e desde muito cedo se introduz a aprendizagem do Inglês, língua que se encontra amplamente difundida no setor. Além disso, a introdução desta norma pode revestir fator de discriminação entre motoristas e cuja proporcionalidade daquela é questionável.

— **Autonomia das regiões autónomas** > Em linha com o que é defendido pela APTAD, apoia-se o facto de ser necessário permitir que as regiões autónomas ajustem os seus regimes de TVDE às características próprias do seu território. Contudo, tal não pode significar uma quebra do princípio da plena concorrência entre setores, penalizando-se a actividade dos TVDE e, como consequência, a sua rentabilidade.

— **Introdução de taxa de ocupação mínima** > É da maior importância a introdução desta medida, como forma principal de reduzir o número de veículos que se encontram a circular vazios à procura de viagens. A sua não adopção, contribui não só para o aumento dos custos e perda de rentabilidade dos motoristas, mas também para a intensificação das externalidades negativas desta actividade, em resultado de, ao mesmo tempo, e durante esse período em que os veículos circulam sem passageiro, não existir qualquer vantagem económica ou de bem-estar.

Para além disso, também a necessidade de jornadas excessivas para atingir rendimentos mínimos, associadas ao natural aumento da fadiga dos motoristas, constitui um problema claro de segurança no desempenho da actividade para motoristas e utilizadores.

Por fim, não podemos deixar de reforçar uma vez mais, a nossa estranheza pelo curto período em que o presente Projeto de Lei se encontrou em consulta pública. Ter um Projeto de Lei desta importância, tendo em conta que regula um setor económico, que direta ou indiretamente, afeta um número elevadíssimo de trabalhadores que dele depende, é pretender cortar a possibilidade de diálogo aos seus representantes.