CONTRIBUTO DA APTAD

Projeto de Lei n.º 396/XVII/1.ª

Revisão da Lei n.º 45/2018 (TVDE) e iniciativas legislativas conexas

Versão revista após as audições na Comissão de Infraestruturas, Mobilidade e Habitação

Junho de 2026

Inclui Anexo — Memória de Cálculo dos Valores Mínimos de Tarifa

Índice

Nota Introdutória 3
I. Diagnóstico Económico do Setor — Dados Atualizados (Maio 2026) 4
II. Posições da APTAD sobre o Projeto de Lei — À Luz das Audições 6
III. Propostas Essenciais da APTAD 11
IV. Conclusão 16
Anexo — Memória de Cálculo dos Valores Mínimos de Tarifa 17

Nota Introdutória

A APTAD — Associação Portuguesa de Transportadores em Automóveis Descaracterizados apresenta a versão revista do seu contributo ao Projeto de Lei n.º 396/XVII/1.ª e às restantes iniciativas legislativas que alteram o regime TVDE, elaborada após a conclusão do ciclo de audições realizado na **Comissão de Infraestruturas, Mobilidade e Habitação**, no qual foram ouvidas as várias instituições do setor: a Secretaria de Estado da Mobilidade; a AMT (Autoridade da Mobilidade e dos Transportes); o IMT (Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P.); a ACT (Autoridade para as Condições do Trabalho); a ANSR (Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária); as plataformas eletrónicas Uber e Bolt; e as associações representativas dos setores TVDE e do táxi.

Este contributo **integra e faz referência expressa às posições assumidas pelas instituições nas respetivas audições**, registando com satisfação a convergência substancial entre a posição técnica da APTAD e as posições manifestadas pelos reguladores em matérias estruturais — designadamente a separação de regimes táxi/TVDE, a desmaterialização da identificação dos veículos e a partilha de dados operacionais.

Decorridos mais de onze anos desde o início da atividade e quase oito anos após a sua regulamentação, o setor atingiu um grau de maturidade que impõe correções estruturais, sustentadas em dados objetivos, análise económica rigorosa e critérios de interesse público. O documento organiza-se em quatro partes e um anexo: (I) diagnóstico económico com os dados oficiais mais recentes; (II) posições sobre as medidas do Projeto de Lei, à luz das audições; (III) propostas essenciais da APTAD, com redação legal concreta; (IV) conclusão; e (Anexo) a memória de cálculo completa dos valores mínimos de tarifa.

I. Diagnóstico Económico do Setor — Dados Atualizados (Maio 2026)

De acordo com os dados oficiais do **IMT relativos a maio de 2026**, o setor TVDE conta com **40.858 motoristas ativos**, **37.821 veículos ativos** e **14.516 operadores ativos**. Estes números confirmam a dimensão e a relevância económica e social da atividade, mas também a persistência do desequilíbrio estrutural entre oferta e procura que a APTAD vem denunciando. O rácio de **1,08 motoristas por veículo** indica que a esmagadora maioria das viaturas é operada por um único motorista, num único turno diário.

Segundo os dados apurados pela APTAD junto dos seus associados e das plataformas, o volume de viagens diárias situa-se **entre 300 mil e 600 mil, com uma média de 400 mil viagens por dia**. As plataformas Uber e Bolt repartem o mercado em partes iguais (50% cada), o que representa, em termos médios, 200 mil viagens diárias em cada uma. A **taxa de ocupação** — relação entre o tempo efetivamente faturado em viagem e o tempo total de disponibilidade — varia **entre 35% e 55%, consoante a sazonalidade**, permanecendo sistematicamente abaixo do limiar de 70% que a APTAD considera mínimo para a sustentabilidade económica da atividade.

Estimativa da taxa de ocupação a partir dos dados oficiais

Questionadas na Comissão para revelarem a taxa de ocupação das respetivas frotas, as plataformas Uber e Bolt **não responderam nem divulgaram esses dados**. Tal recusa reforça, por si só, a necessidade da obrigação de partilha de dados defendida na Parte III. Ainda assim, a partir dos dados conhecidos — viagens diárias e veículos ativos —, é possível estimar a taxa de ocupação com uma metodologia simples e transparente:

Parâmetro	Valor
Viagens diárias (média)	400.000
Veículos ativos (IMT, mai. 2026)	37.821
Viagens por veículo / dia	≈ 10,6
Viagens máximas / veículo / dia (3 viagens/h × 8 h)	24
Taxa de ocupação estimada (10,6 ÷ 24)	**≈ 44%**

Assumindo que cada veículo opera apenas um turno diário (pressuposto coerente com o rácio de 1,08 motoristas por veículo), a **taxa de ocupação estimada é de aproximadamente 44%** — valor que se situa no centro do intervalo de 35% a 55% apurado pela APTAD e que confirma o diagnóstico de sobredimensionamento estrutural da frota. Este valor está muito longe do limiar de 70% considerado sustentável e ilustra com clareza o problema central do setor: há veículos a mais para a procura existente.

Consequências da subutilização estrutural

As consequências de uma taxa de ocupação estruturalmente baixa são conhecidas e mensuráveis: diluição do rendimento por veículo e por motorista; necessidade de jornadas excessivas para obtenção de rendimentos equiparáveis ao salário mínimo nacional; aumento dos quilómetros percorridos em vazio, com o consequente congestionamento e emissões acrescidas; instabilidade económica estrutural, com pressão descendente sobre preços e qualidade do serviço; e concorrência direta com os serviços de transporte público.

A análise económica da APTAD demonstra que, em qualquer dos modelos de trabalho existentes no setor (cedência de viatura, comissão ou parceiro-motorista), os rendimentos só se aproximam do salário mínimo nacional nos melhores meses do ano e quando o motorista trabalha cerca de 60 horas por semana. Para obter rendimento equivalente ao SMN com o horário previsto no Código do

Trabalho, a faturação líquida necessária do operador TVDE seria de aproximadamente 18 €/hora — face aos 8 a 11,6 €/hora efetivamente registados.

A **componente tempo** das tarifas atualmente utilizadas pelas plataformas (0,09 €/min) está **67% abaixo do mínimo viável calculado pela APTAD para 2026 (0,27 €/min)**, apurado com base exclusivamente em referências normativas do Estado Português — o SMN com encargos patronais.

A **componente quilómetro** das tarifas atualmente utilizadas pelas plataformas (0,55 €/km) está **13% abaixo do mínimo viável calculado pela APTAD para 2026 (0,63 €/km)**, apurado com base no subsídio quilométrico legal (0,40 €/km, Portaria n.º 1553-D/2008). A demonstração detalhada destes valores encontra-se no Anexo a este documento.

Esta situação não tem paralelo em nenhum outro modo de transporte remunerado de passageiros em Portugal.

II. Posições da APTAD sobre o Projeto de Lei — À Luz das Audições

Apresentam-se de seguida as posições da APTAD sobre cada uma das medidas do Projeto de Lei, atualizadas após as audições na Comissão de Infraestruturas, Mobilidade e Habitação e com referência expressa às posições assumidas pelas instituições ouvidas.

Ponto 1 — Designação da atividade

A APTAD não se opõe à manutenção da designação TVDE, nem a uma eventual reformulação terminológica da atividade, desde que tal alteração não produza efeitos materiais indesejáveis nem introduza ambiguidades jurídicas, operacionais ou fiscais.

Pontos 2 e 3 — Empresas de táxi como operadores TVDE / Registo simultâneo do mesmo veículo

> **✕ REJEIÇÃO ABSOLUTA**
> A APTAD mantém a rejeição absoluta destas medidas, em plena concordância com as posições assumidas pela AMT e pelo IMT nas respetivas audições.

A APTAD regista que tanto a **AMT** como o **IMT**, nas audições realizadas na Comissão, clarificaram de forma inequívoca a diferenciação entre os regimes do táxi e do TVDE, confirmando a posição que a APTAD defende desde o primeiro contributo: o táxi é um serviço público de transporte, de âmbito municipal, sujeito a contingentes, tarifas administrativas e prerrogativas específicas; o TVDE é uma atividade prestada em regime concorrencial, de âmbito nacional, com dinâmica de mercado própria. A fusão prática dos dois regimes — seja na mesma pessoa coletiva, seja no mesmo veículo — criaria zonas de arbitragem regulatória, distorção concorrencial e insegurança jurídica e fiscal irresolúveis.

A APTAD esclarece, contudo, que **não se opõe a que o serviço de táxi seja disponibilizado nas plataformas eletrónicas**, desde que o seja enquanto serviço de táxi, devidamente segregado do serviço TVDE e mantendo o preço tabelado do táxi. Esta solução preserva a integridade de ambos os regimes, alarga as opções do consumidor e permite ao setor do táxi beneficiar dos canais digitais de angariação de clientes, sem misturar estatutos jurídicos, tarifários ou fiscais. O que a APTAD rejeita não é a coexistência dos dois serviços no mesmo ecossistema digital — é a confusão de regimes no mesmo operador ou no mesmo veículo.

Ponto 4 — Separação entre operadores, plataformas e entidades formadoras

A APTAD apoia a consagração legal da separação entre operadores de TVDE, gestores de plataformas eletrónicas e entidades formadoras. A estanquidade entre funções é um princípio de boa regulação, essencial para prevenir conflitos de interesse, promover transparência e garantir que a formação é independente, exigente e orientada para a qualidade do serviço e a segurança rodoviária.

Ponto 5 — Distinção terminológica entre operadores e plataformas

A APTAD não se opõe a esta clarificação terminológica, sublinhando que deve ser feita de forma a reforçar a correta imputação de responsabilidades e a evitar zonas cinzentas na fiscalização, especialmente nos domínios contratual, da partilha de dados e do regime sancionatório.

Ponto 6 — Harmonização da vigência das licenças

A APTAD apoia a harmonização dos prazos de vigência das licenças em ciclos de cinco anos, por contribuir para a coerência regulatória, o planeamento empresarial e uma avaliação periódica mais estruturada do cumprimento dos requisitos legais.

Ponto 7 — Comunicação obrigatória de contratos à AMT

A APTAD apoia a obrigação de comunicação dos contratos de adesão à AMT, com a faculdade de pronúncia sobre cláusulas desconformes. Esta medida é particularmente relevante no contexto de assimetria negocial existente, em que operadores e motoristas aderem a termos unilaterais, extensos, tecnicamente complexos e sujeitos a alterações periódicas.

Ponto 8 — Dispensa de formação para motoristas de táxi

◑ **CONDICIONAL**
A APTAD não se opõe, desde que a solução assente num verdadeiro princípio de reciprocidade plena.

Se o certificado de motorista de táxi for considerado título suficiente para o exercício da atividade de TVDE, então o certificado de motorista de TVDE deverá igualmente habilitar o seu titular a exercer a atividade de táxi, nos mesmos termos e condições. Apenas uma solução plenamente recíproca garante equidade, evita discriminações injustificadas e assegura coerência no sistema de qualificações, reconhecendo que ambas as atividades envolvem transporte individual remunerado de passageiros e exigem padrões equivalentes de responsabilidade, segurança e idoneidade.

Ponto 9 — Selo holográfico físico inamovível

✕ **REJEIÇÃO ABSOLUTA**
A APTAD mantém a rejeição absoluta, em plena concordância com a posição assumida pelo IMT na sua audição.

A APTAD concorda integralmente com o **IMT**, que defendeu na sua audição que a forma de identificação dos veículos TVDE deve ser definida pelo próprio IMT e não deve ficar explícita e rígida na Lei, precisamente para poder ser atualizada em função da evolução tecnológica e das necessidades de fiscalização, sem exigir sucessivas revisões legislativas. A cristalização na lei de uma solução tecnológica específica constituiria um retrocesso burocrático, num contexto em que o próprio Estado tem vindo a desmaterializar processos.

A APTAD defende que o **principal identificador dos veículos TVDE seja o número de matrícula**, cruzado em tempo real com as bases de dados oficiais. Neste quadro, a APTAD concorda que a plataforma do IMT que integra os dados das várias plataformas eletrónicas possa **disponibilizar um acesso público para consulta**, permitindo a qualquer cidadão, passageiro ou autoridade verificar, através da matrícula, se um veículo está habilitado a prestar serviço TVDE. Esta solução é mais eficaz, mais barata, mais transparente e mais fiscalizável do que qualquer dístico físico.

Ponto 10 — Alargamento a triciclos, quadriciclos e ciclomotores

✕ **REJEIÇÃO ABSOLUTA**
A APTAD mantém a rejeição absoluta, alinhando com a posição do IMT quanto à ausência de inspeção técnica obrigatória destes veículos.

A APTAD alinha com a posição manifestada pelo **IMT** na sua audição: os triciclos, quadriciclos e ciclomotores **não estão sujeitos a inspeção técnica periódica obrigatória**, requisito que a APTAD considera essencial para a prestação de serviço TVDE em condições de segurança. Um regime de transporte remunerado de passageiros não pode assentar em veículos cuja condição mecânica não é objeto de verificação periódica independente. Acresce que o regime TVDE foi concebido para veículos ligeiros de passageiros até nove lugares, com padrões mínimos de conforto, segurança e estabilidade; a inclusão de microveículos criaria desigualdade concorrencial face a estruturas de custo radicalmente distintas. Se o objetivo for promover novas soluções de

mobilidade urbana, tal deve ser feito através de enquadramento jurídico autónomo, com regras, requisitos técnicos e fiscalização próprios.

A APTAD não se opõe, contudo, a que tais veículos possam ser disponibilizados na plataforma de forma segregada, num serviço distinto e claramente diferenciado do TVDE.

Ponto 11 — Alargamento do limite de idade das viaturas

A APTAD apoia o alargamento do limite de idade das viaturas, propondo **10 anos para veículos de combustão e 12 anos para veículos exclusivamente elétricos**, sujeitos a inspeção técnica anual. A diferenciação positiva para os veículos elétricos fundamenta-se no seu menor desgaste mecânico, na maior durabilidade dos componentes principais e no menor impacto ambiental ao longo do ciclo de vida, e constitui um incentivo concreto à transição energética da frota, com benefícios ambientais e de custo operacional particularmente relevantes para as micro e pequenas empresas do setor. (Esta posição é desenvolvida na Parte III, Proposta 5.)

Ponto 12 — Publicidade nas viaturas

A APTAD apoia a possibilidade de publicidade nas viaturas TVDE como fonte legítima de receita complementar, desde que devidamente regulada e sem prejuízo da segurança rodoviária e do Código da Estrada. Num setor pressionado por margens reduzidas, a diversificação de receitas contribui para a sustentabilidade das empresas operadoras.

Ponto 13 — Proibição de contratos de comodato e usufruto

> ✓ **APOIA**
> A APTAD reforça a necessidade da proibição, consagrando a exceção limitada ao sócio-gerente e propondo, em complemento, a figura do Operador de Veículo Único para motoristas com veículo próprio.

A APTAD **reforça a necessidade da proibição** da utilização de contratos de comodato e usufruto para a afetação de veículos à atividade TVDE, por ser essencial à transparência e à clareza na cadeia de responsabilidades. Deve, porém, ser consagrada a **exceção limitada que permite ao sócio-gerente da empresa operadora afetar um único veículo próprio através de contrato de comodato**, salvaguardando a realidade das micro e pequenas empresas sem abrir portas a modelos opacos de intermediação.

Adicionalmente, e perante a preocupação transmitida pelos vários grupos parlamentares durante as audições em salvaguardar a situação dos motoristas que operam atualmente o seu próprio veículo em regime de comodato, a APTAD defende uma solução estrutural: que estes motoristas possam operar com a sua viatura **diretamente na plataforma, sob a forma de Empresário em Nome Individual (ENI), com a licença de "Operador de Veículo Único"**, restrita a um só veículo. Desta forma, os motoristas que operam o seu próprio veículo podem fazê-lo de modo simplificado, sem quaisquer intermediários adicionais, com menos encargos administrativos e com total transparência na cadeia de responsabilidade. Esta proposta é desenvolvida na Parte III (Proposta 6).

Ponto 14 — Comissão máxima de 25% sobre valor sem IVA

A APTAD apoia esta clarificação, por reforçar a transparência e evitar distorções na remuneração das plataformas. O cálculo da comissão sobre o valor sem IVA contribui para a comparabilidade e reduz ambiguidades que têm penalizado os operadores.

Ponto 15 — Eliminação de limites à tarifa dinâmica

A APTAD apoia a eliminação de limites à tarifa dinâmica, por entender que a flexibilidade de preços é um mecanismo essencial de equilíbrio entre oferta e procura, assegurando disponibilidade de serviço nos períodos de pico. A liberdade tarifária deve, no entanto, **coexistir com valores**

mínimos adequados — sem os quais, nos períodos de baixa procura, os preços descem para níveis que impossibilitam a sustentabilidade — e com supervisão efetiva em caso de eventual abuso de posição dominante.

Ponto 16 — Partilha de dados em tempo real com o IMT

> ✓ **APOIA**
> A APTAD apoia e reforça: também os dados operacionais agregados das plataformas devem ser partilhados com o IMT, designadamente o número total de viagens e a taxa de ocupação.

A APTAD apoia a obrigatoriedade de partilha de dados em tempo real com o IMT, por reforçar a fiscalização, combater a fraude e assegurar igualdade de regras entre plataformas. A APTAD **reforça que esta obrigação deve abranger expressamente os dados operacionais das plataformas**, designadamente o **número total de viagens realizadas e a taxa de ocupação da frota**, desagregados por território. A recusa das plataformas em divulgar a taxa de ocupação quando questionadas na Comissão demonstra precisamente porque esta obrigação tem de ser consagrada na lei. Sem estes indicadores, o regulador não dispõe da informação necessária para monitorizar o equilíbrio e a eficiência do setor. A partilha de dados é a condição necessária para políticas públicas baseadas em evidência — e os dados apresentados na Parte I, hoje apurados pela APTAD, deveriam estar disponíveis de forma oficial, contínua e auditável.

Ponto 17 — Seleção da língua do motorista

A APTAD questiona a necessidade desta medida. O curso de motorista TVDE é ministrado em língua portuguesa e a legislação já prevê que a prestação do serviço seja realizada em português. A imposição adicional desta funcionalidade pode revelar-se redundante e desviada face às prioridades estruturais do setor.

Ponto 18 — Botão de pânico para motoristas e utentes

A APTAD apoia a consagração legal do botão de pânico para motoristas e utentes, com ligação em tempo real às autoridades e partilha da localização do veículo. A medida reforça a segurança preventiva e estabelece padrões mínimos uniformes de proteção, especialmente relevantes num serviço prestado com base em plataforma eletrónica.

Ponto 19 — Avaliação mútua entre utilizadores e motoristas

A APTAD apoia o fim da proibição de mecanismos de avaliação dos utilizadores por parte dos motoristas e a obrigatoriedade de avaliação mútua. A avaliação bilateral promove equilíbrio na relação, reforça a segurança e incentiva comportamentos responsáveis de ambas as partes.

Ponto 20 — Clarificação das competências sancionatórias

A APTAD apoia a clarificação do regime sancionatório e da repartição de competências entre IMT, AMT e ACT, por reforçar a segurança jurídica e a eficácia da fiscalização. A APTAD propõe, em complemento, a consagração da responsabilidade solidária das plataformas quando a infração resulte de práticas ou condições por estas impostas (ver Parte III, Proposta 4).

Ponto 21 — Autonomia das Regiões Autónomas

A APTAD reconhece a necessidade de adaptação a realidades territoriais próprias, mas defende que a habilitação legislativa regional seja interpretada de forma estrita e proporcional: **não pode introduzir contingentes encapotados, restrições quantitativas disfarçadas de requisitos técnicos, nem limitar a liberdade de iniciativa económica e a concorrência efetiva**. A unidade essencial do mercado nacional deve ser preservada.

III. Propostas Essenciais da APTAD

Para além das posições sobre as medidas do Projeto de Lei, a APTAD apresenta as propostas estruturais que considera indispensáveis para que a revisão legislativa resolva os problemas reais do setor. As **duas primeiras são as medidas determinantes** — sem elas, a revisão ficará incompleta e incapaz de resolver o problema central: a sustentabilidade económica.

Proposta 1 — Taxa de Ocupação Mínima por Plataforma e por Território

Com **37.821 veículos ativos** e uma taxa de ocupação real entre 35% e 55% (estimada em ≈ 44% à data deste contributo), o excesso estrutural de oferta é o fator central de degradação das condições económicas do setor. A APTAD considera **70% como o limiar mínimo de sustentabilidade**, uma vez que abaixo desse valor o modelo se torna economicamente inviável e socialmente degradante.

O mecanismo proposto — fixação anual pela AMT da taxa de ocupação mínima mensal, com **bloqueio automático da inscrição de novos veículos** por plataforma e por território contínuo enquanto o limiar não for cumprido — é técnico, objetivo e transparente: preserva a lógica concorrencial do setor, permite a expansão quando a procura a justifica e não recorre a contingentes administrativos fixos. A monitorização deste indicador depende diretamente da partilha de dados prevista no Ponto 16.

§ REDAÇÃO PROPOSTA

Art.º 15.º, n.º 9: *«A AMT fixa, anualmente, a taxa de ocupação mínima mensal da frota dos gestores de plataformas, por cada território contínuo.»*

Art.º 15.º, n.º 10: *«Sempre que a taxa de ocupação média mensal, por território contínuo, seja inferior ao mínimo fixado, o gestor de plataforma eletrónica fica impedido de aumentar o número de veículos da respetiva frota nesse território, mantendo-se tal restrição até que a taxa de ocupação média mensal seja igual ou superior ao mínimo fixado.»*

Art.º 15.º, n.º 11: *«O gestor de plataforma eletrónica reporta mensalmente à AMT a taxa de ocupação da respetiva frota, desagregada por território contínuo.»*

Art.º 1.º-A (definições): *«Taxa de ocupação»: a relação percentual entre o tempo em viagem e o tempo total de disponibilidade, calculada por mês civil. «Território contínuo»: território acessível por rodovia sem solução de continuidade, constituindo Portugal continental um território contínuo e cada uma das ilhas das Regiões Autónomas um território contínuo autónomo.*

Proposta 2 — Pisos Tarifários Mínimos Obrigatórios

As tarifas atualmente praticadas pelas plataformas (0,09 €/min; 0,55 €/km) estão muito abaixo do mínimo viável calculado pela APTAD com base exclusivamente em referências normativas do Estado Português: o SMN com encargos patronais e o subsídio quilométrico legal (cálculos no Anexo). O Projeto de Lei propõe a eliminação dos limites à tarifa dinâmica, o que a APTAD apoia — mas tarifas dinâmicas sem piso mínimo não resolvem o problema estrutural: nos períodos de baixa procura, os preços descem para valores insustentáveis. Os **valores mínimos calculados para 2026** são: **tarifa diurna de 0,27 €/min e 0,63 €/km**; **tarifa noturna (22h–7h) de 0,338 €/min**, refletindo o suplemento de 25% por trabalho noturno previsto no Código do Trabalho.

A APTAD propõe que as tarifas mínimas sejam **fixadas anualmente por portaria** do membro do Governo responsável pela área dos transportes, ouvida a AMT, tendo em conta a taxa de ocupação mínima definida pela AMT, o valor do SMN e a evolução da inflação.

§ REDAÇÃO PROPOSTA

Art.º 15.º, n.º 2 (complemento): *«Os valores das tarifas são fixados livremente entre as partes, sem prejuízo de os preços cobrados não poderem ser inferiores às tarifas mínimas fixadas por portaria do membro do Governo responsável pela área dos transportes, ouvida a AMT, atualizadas anualmente em função do Salário Mínimo Nacional, da evolução da inflação e da taxa de ocupação mínima fixada, com diferenciação entre período diurno e noturno.»*

Proposta 3 — Tarifa Noturna com Suplemento Obrigatório

Esta proposta fundamenta a componente noturna enunciada na Proposta 2. O Código do Trabalho (art.º 266.º) prevê um suplemento de 25% pela prestação de trabalho noturno. As plataformas não aplicam qualquer diferenciação entre tarifas diurnas e noturnas, não refletindo na tarifa o custo acrescido e o risco do trabalho prestado entre as 22h e as 7h. A consagração de um suplemento obrigatório de 25% na componente tempo da tarifa noturna é uma exigência de equidade — alinhada com o princípio que o ordenamento jurídico já consagra para o trabalho noturno — e de aplicação tecnicamente trivial pelas plataformas.

Proposta 4 — Responsabilidade Solidária das Plataformas

O Projeto de Lei clarifica a imputabilidade das infrações entre motoristas, operadores e plataformas (art.º 25.º-B) — medida que a APTAD apoia. A imputabilidade proposta não cobre, porém, os casos em que a plataforma **induz o incumprimento** através das condições que impõe unilateralmente: tarifas abaixo do mínimo, algoritmos que incentivam jornadas excessivas, critérios de bloqueio arbitrários. A responsabilidade solidária é o instrumento jurídico adequado para assegurar que quem detém o poder de mercado responde pelas consequências do seu exercício.

§ REDAÇÃO PROPOSTA

Art.º 25.º-B, n.º 4 (novo): *«Sempre que a infração resulte, direta ou indiretamente, de práticas, condições contratuais, instruções algorítmicas ou omissões do gestor de plataforma eletrónica, este é solidariamente responsável pela infração, independentemente da imputação prevista nos números anteriores.»*

Proposta 5 — Limite de Idade Diferenciado para Veículos Elétricos

A APTAD apoia o alargamento do limite de idade das viaturas e propõe a diferenciação positiva para os veículos exclusivamente elétricos: **10 anos para combustão e 12 anos para elétricos**, sujeitos a inspeção técnica anual. Os veículos elétricos apresentam menor desgaste mecânico e maior durabilidade dos componentes principais, e a medida constitui um incentivo concreto à transição energética da frota, com benefícios ambientais e de redução de custos operacionais, particularmente relevante para micro e pequenas empresas.

§ REDAÇÃO PROPOSTA

Art.º 12.º, n.º 4: *«Os veículos afetos à atividade de TVDE devem possuir idade inferior a 10 anos a contar da data da primeira matrícula, podendo, no caso de veículos automóveis ligeiros exclusivamente elétricos, possuir idade até 12 anos a contar da data da primeira matrícula.»*

Proposta 6 — Operador de Veículo Único: Acesso Direto dos Motoristas com Veículo Próprio

Respondendo à preocupação manifestada pelos grupos parlamentares durante as audições quanto à salvaguarda dos motoristas que operam atualmente o seu próprio veículo em regime de comodato, a APTAD propõe a criação da licença de **"Operador de Veículo Único"**: o motorista proprietário de um único veículo pode operar diretamente na plataforma, sob a forma de Empresário

em Nome Individual (ENI), sem necessidade de constituir sociedade comercial e sem quaisquer intermediários adicionais.

A obrigação atual de constituir sociedade comercial é desproporcionada para uma micro-operação de um único veículo, criando custos fixos insustentáveis (constituição societária, contabilidade organizada, obrigações declarativas) que promovem a informalidade ou empurram os motoristas para esquemas de intermediação opacos — precisamente aqueles que a proibição do comodato e usufruto (Ponto 13) visa eliminar. O Operador de Veículo Único é **o complemento natural dessa proibição**: fecha a porta aos intermediários opacos e abre uma porta legal, simples e transparente ao motorista-proprietário.

> **§ REDAÇÃO PROPOSTA**
>
> **Aditamento ao art.º 3.º:** *«Podem exercer a atividade de operador de TVDE, na modalidade de Operador de Veículo Único, as pessoas singulares constituídas como empresários em nome individual que operem exclusivamente com um único veículo de sua propriedade, desde que cumpram os requisitos legais aplicáveis, incluindo certificação de motorista de TVDE, seguro específico para a atividade e licenciamento no IMT, I.P. O Operador de Veículo Único não pode subcontratar outros motoristas nem operar mais do que um veículo.»*

Proposta 7 — Controlo do Tempo de Trabalho

A APTAD considera essencial que os limites de tempo de trabalho e de condução estejam claramente definidos na legislação, numa posição **alinhada com os contributos da ANSR, AMT, IMT e ACT**, com remissão expressa para o **Decreto-Lei n.º 237/2007, de 19 de junho** (regime de organização do tempo de trabalho das atividades móveis de transporte rodoviário). Devem ficar inequívocos os limites máximos de **10 horas de disponibilidade por dia, 60 horas de disponibilidade por semana e 48 horas semanais de disponibilidade na média de um período de referência de quatro meses**.

A APTAD sublinha como essencial que a contabilização seja **cumulativa em todas as plataformas** em que o motorista esteja registado ou ativo, impedindo que a contagem reinicie em cada plataforma separadamente. Para a eficácia desta regra, as plataformas devem ser obrigadas a consultar e reportar à plataforma de dados do IMT os tempos acumulados por motorista, em tempo real, conforme previsto no art.º 20.º-A do clausulado.

Proposta 8 — Proibição de Práticas de Inflação Artificial da Taxa de Ocupação

A fixação de uma taxa de ocupação mínima (Proposta 1) só é eficaz se acompanhada da proibição de práticas que a inflacionem artificialmente — designadamente restrições de acesso ou desativações injustificadas de motoristas que reduzam o denominador (tempo de disponibilidade) sem aumentar a produtividade real. Esta disposição fecha a porta aos contornos previsíveis do mecanismo proposto.

> **§ REDAÇÃO PROPOSTA**
>
> **Art.º 17.º, n.º 18:** *«Os gestores de plataforma não podem impedir que um motorista permaneça ativo e disponível na plataforma se este cumprir todos os requisitos legais, regulamentares e contratuais devidamente validados.»*
>
> **Art.º 17.º, n.º 19:** *«É vedada qualquer prática que vise inflacionar artificialmente a taxa de ocupação, designadamente através de restrições de acesso ou desativações não fundamentadas em causas objetivas.»*

IV. Conclusão

As audições realizadas na Comissão de Infraestruturas, Mobilidade e Habitação confirmaram uma **convergência substancial entre a posição da APTAD e as posições dos reguladores** nas matérias estruturais: a AMT e o IMT clarificaram a necessidade de separação entre os regimes do táxi e do TVDE; o IMT defendeu a desmaterialização da identificação dos veículos, com a matrícula como identificador principal e definição regulamentar flexível; e ficou patente a centralidade da partilha de dados operacionais como condição de uma regulação eficaz.

A APTAD apoia as medidas do Projeto de Lei que reforçam a transparência, a concorrência leal, a segurança e a previsibilidade. **Rejeita categoricamente** as propostas que misturam regimes jurídicos distintos (pontos 2 e 3) — sem prejuízo de o serviço de táxi poder ser disponibilizado nas plataformas, segregado e com preço tabelado —, que introduzem retrocessos burocráticos (ponto 9) ou que descaracterizam o modelo TVDE (ponto 10).

Os dados oficiais mais recentes — **40.858 motoristas, 37.821 veículos e 14.516 operadores ativos** (IMT, maio 2026), com 400 mil viagens diárias em média e taxas de ocupação entre 35% e 55% — confirmam que o problema central do setor permanece por resolver. A revisão da Lei n.º 45/2018 será incompleta se não consagrar as **duas medidas estruturais essenciais**: a taxa de ocupação mínima fixada anualmente pela AMT e os pisos tarifários mínimos indexados ao SMN.

O setor TVDE precisa de equilíbrio estrutural. Esse equilíbrio depende, de forma decisiva, da consagração da taxa de ocupação mínima e de pisos tarifários adequados — capazes de garantir previsibilidade ao utilizador, viabilidade às empresas e dignidade a quem trabalha.

A APTAD reafirma total disponibilidade para colaborar com os Senhores Deputados, com a Comissão de Infraestruturas, Mobilidade e Habitação e com as demais entidades competentes, contribuindo para uma revisão legislativa moderna, transparente, equilibrada e baseada em evidência.

APTAD — Associação Portuguesa de Transportadores em Automóveis Descaracterizados
Junho de 2026

ANEXO

Memória de Cálculo dos Valores Mínimos de Tarifa para a Sustentabilidade do Setor TVDE

Referências do Estado Português — custo do trabalho e custo do quilómetro (2026)

Este anexo apresenta a **memória de cálculo completa e auditável** dos valores mínimos de tarifa propostos pela APTAD (Proposta 2). O método assenta exclusivamente em **valores de referência usados pelo próprio Estado Português** para o custo do trabalho e para o custo do quilómetro em viatura particular, o que confere às conclusões objetividade, verificabilidade e robustez jurídica. Todos os pressupostos são explicitados e os cálculos podem ser reproduzidos passo a passo.

A.1 Custo do Trabalho — Valor por Hora e por Minuto

Assumindo o **Salário Mínimo Nacional (SMN) de 920 €** em vigor para 2026, e considerando os encargos patronais e os 14 meses de retribuição anual, apura-se o custo efetivo do trabalho para a empresa:

Parâmetro — Custo do trabalho (2026)	Valor
SMN mensal (2026)	920 €
Custo mensal para a empresa (920 € × 1,2375)	1.138,5 €
Custo anual para a empresa (1.138,5 € × 14 meses)	15.939 €/ano
Média de dias úteis de trabalho por ano	239 dias
Média de horas de trabalho anuais (239 × 8 h)	1.912 h
Custo/hora do trabalhador com SMN (15.939 ÷ 1.912)	8,34 €/h
Custo/minuto do trabalhador com SMN	**0,139 €/min**

Conclui-se que o trabalho deve gerar uma faturação de **0,139 €/minuto**, em 100% das horas disponíveis em período diurno, para remunerar o trabalhador com o SMN e suportar os devidos encargos fiscais. Este valor corresponde, porém, a um cenário teórico de ocupação total — que não existe na atividade TVDE, como se demonstra de seguida.

A.2 Ponderador de Trabalho Realizado / Faturado (Taxa de Ocupação)

A atividade caracteriza-se pela distinção entre o **tempo total disponível** (veículo em serviço, ligado à plataforma) e o **tempo em viagem** (transporte efetivo de passageiros). A faturação abrange **apenas o tempo em viagem**. Os dados da operação, corroborados pelas plataformas, demonstram que um veículo em produção contínua realiza, em média, **3 viagens por hora**, gastando cerca de **5 minutos por viagem** entre a aceitação, a deslocação e o início — ou seja, 15 minutos por hora sem faturação.

Ponderador da taxa de ocupação	Valor
Viagens médias por hora (produção contínua)	3 viagens
Tempo não faturável por viagem	5 min
Tempo não faturável por hora (3 × 5 min)	15 min
Tempo faturável por hora (60 – 15 min)	45 min
Taxa de ocupação ótima (45 ÷ 60)	**75%**

A **taxa de ocupação ótima é, portanto, de cerca de 75%.** Por cada hora disponibilizada, apenas 45 minutos geram faturação. É necessário ponderar o custo/hora do trabalho por este fator:

Custo do trabalho ponderado a 75%	Valor
Custo/hora do trabalhador com SMN (2026)	8,34 €/h
Custo/hora ponderado a 75% (8,34 ÷ 0,75)	11,12 €/h
Custo/minuto ponderado a 75%	**0,185 €/min**

Resultado intermédio — Custo do trabalho: um motorista terá de gerar uma faturação líquida de **0,185 €/minuto** para que, mantendo uma taxa de ocupação média de 75% em período diurno, cubra os custos do seu SMN e respetivas obrigações legais.

A.3 Custo do Quilómetro

O Estado Português define, segundo o artigo 38.º do **Decreto-Lei n.º 106/98, de 24 de abril**, e nos termos da **Portaria n.º 1553-D/2008, de 31 de dezembro**, que o subsídio de transporte em automóvel particular tem o valor de **0,40 € por quilómetro** — referência idónea e média para o parque automóvel português. Para equiparar este custo ao de um automóvel ao serviço de TVDE, ajusta-se apenas o valor do seguro específico da atividade:

Custo do quilómetro — ajuste para a atividade TVDE	Valor
Subsídio quilométrico legal (Portaria n.º 1553-D/2008)	0,40 €/km
Seguro específico TVDE adicional	2.000 €/ano
Quilometragem anual de referência (1.250 km/semana)	65.000 km
Acréscimo por km (2.000 € ÷ 65.000 km)	≈ 0,03 €/km
Custo do quilómetro TVDE (0,40 + 0,03)	**0,43 €/km**

Resultado intermédio — Custo do quilómetro: 0,43 €/km, correspondente ao custo de utilização de uma viatura ao serviço de TVDE, alinhado com a referência oficial do Estado.

A.4 Valores Mínimos de Tarifa Diurna

Os dois elementos basilares — **custo do trabalho** (0,185 €/min, ponderado a 75%) e **custo do quilómetro** (0,43 €/km) — constituem o custo-base. A estes acrescem os encargos necessários à viabilidade, aplicados de forma **sequencial (composta)**, refletindo a forma como efetivamente incidem na cadeia de valor: a margem empresarial sobre o custo, a comissão da plataforma sobre o preço com margem, e o IVA sobre o valor final.

- **Custo de estrutura, sustentabilidade e lucro empresarial — 10%**
- **Comissão das plataformas — 25%**
- **IVA — 6%**

A.4.1 Componente Tempo (a partir de 0,185 €/min)

Componente	Acréscimo	Cálculo	Acumulado
Custo-base	—	—	0,185
Estrutura, sustentab. e lucro	+ 10%	*0,185 × 1,10*	0,204
Comissão das plataformas	+ 25%	*0,204 × 1,25*	0,254
IVA	+ 6%	*0,254 × 1,06*	0,270
Valor mínimo de tarifa	**=**	*arredondado*	**0,27 €/min**

A.4.2 Componente Quilómetro (a partir de 0,43 €/km)

Componente	Acréscimo	Cálculo	Acumulado
Custo-base	—	—	0,430
Estrutura, sustentab. e lucro	+ 10%	*0,430 × 1,10*	0,473
Comissão das plataformas	+ 25%	*0,473 × 1,25*	0,591
IVA	+ 6%	*0,591 × 1,06*	0,627
Valor mínimo de tarifa	**=**	*arredondado*	**0,63 €/km**

A.4.3 Síntese — Valores Mínimos de Tarifa Diurna

Tempo: 0,185 €/min × 1,10 × 1,25 × 1,06 = **0,27 €/min**
Quilómetro: 0,43 €/km × 1,10 × 1,25 × 1,06 = **0,63 €/km**

A.4.4 Tarifa Noturna (22h–7h)

Aplicando à componente tempo o suplemento de 25% por trabalho noturno (Código do Trabalho, art.º 266.º):

Tempo noturno: 0,27 €/min × 1,25 = **0,338 €/min**
Quilómetro noturno: mantém-se em **0,63 €/km**

A.5 Confronto com as Tarifas Praticadas pelas Plataformas

Comparando os valores mínimos calculados com as tarifas efetivamente praticadas pela Uber X e pela Bolt em Portugal, evidencia-se a dimensão do défice estrutural:

Componente	Mínimo APTAD	Plataformas	Défice
Tempo (€/min)	0,27	0,09	**–67%**
Quilómetro (€/km)	0,63	0,55	**–13%**
Tempo noturno (€/min)	0,338	Não aplicada	—

A componente tempo praticada pelas plataformas (0,09 €/min) está **cerca de 67% abaixo do mínimo viável**. Mesmo admitindo uma taxa de ocupação ideal de 75% — que, como demonstrado no corpo principal do contributo, nunca é atingida —, a receita gerada pelas tarifas vigentes é estruturalmente insuficiente para cobrir os custos operacionais dos operadores e remunerar os motoristas ao nível do salário mínimo nacional. Esta é a evidência quantitativa que fundamenta a necessidade de consagração de pisos tarifários mínimos obrigatórios (Proposta 2).

A.6 Nota Metodológica

- **Referências oficiais:** todos os custos-base derivam de instrumentos normativos do Estado Português (SMN e respetivos encargos; subsídio quilométrico da Portaria n.º 1553-D/2008), não de estimativas próprias da APTAD.
- **Aplicação composta dos acréscimos:** a margem de estrutura (10%), a comissão das plataformas (25%) e o IVA (6%) são aplicados sequencialmente sobre o valor acumulado, refletindo a forma como estes encargos incidem efetivamente na cadeia de valor.
- **Cenário conservador:** adotou-se a taxa de ocupação ótima de 75% — superior à taxa real observada no setor (35% a 55%). Os valores mínimos calculados são, por isso, o limiar inferior absoluto; à taxa de ocupação real, os custos por minuto faturado seriam ainda mais elevados.
- **Indexação:** por assentarem no SMN, os valores mínimos atualizam-se automaticamente a cada revisão anual do salário mínimo, garantindo a sua permanente atualidade.

Memória de cálculo elaborada pela APTAD com base no SMN de 920 € (2026) e nas referências legais citadas. Os valores são reprodutíveis a partir dos pressupostos explicitados. Anexo ao Contributo da APTAD ao Projeto de Lei n.º 396/XVII/1.ª — Junho de 2026.

APTAD — Associação Portuguesa de Transportadores em Automóveis Descaracterizados
Junho de 2026