Exmos. Senhores Deputados
Assembleia da República
Palácio de São Bento
1249-068 Lisboa

Vila Nova de Gaia, 25 de fevereiro de 2026

Assunto: Contributo ao Projeto de Lei n.º 396/XVII/1.ª — Alteração ao Regime Jurídico do TVDE

Exmos. Senhores Deputados,

Na qualidade de empresário do setor TVDE, operador na cidade do Porto com uma pequena frota de seis viaturas e oito prestadores de serviços, venho por este meio transmitir um contributo direto e fundamentado relativamente ao Projeto de Lei n.º 396/XVII/1.ª, que procede à alteração da Lei n.º 45/2018.

Antes de mais, registo que considero a vossa proposta um passo adequado para uma nova fase do setor TVDE em Portugal. O modelo atual encontra-se em evidente degradação operacional, económica e regulatória, e exige intervenção firme, tecnicamente fundamentada e politicamente corajosa.

O setor encontra-se saturado, desorganizado e, em muitos casos, capturado por estruturas informais que não representam o interesse global dos operadores nem dos motoristas. Associações, grupos e movimentos que se afirmam como representantes do setor têm, na prática, contribuído mais para a desordem e pressão política do que para a construção de soluções. Em muitos casos, funcionam como plataformas de mobilização contra qualquer reforma estrutural, dificultando o trabalho legislativo e a implementação de medidas necessárias.

É igualmente evidente a instrumentalização política de algumas dessas estruturas, frequentemente alinhadas com narrativas partidárias de oposição, mantendo presença constante em debates públicos e mediáticos sem representatividade real do tecido empresarial. Paralelamente, verifica-se a influência direta das plataformas eletrónicas sobre determinados interlocutores que acabam por funcionar como transmissores das orientações dessas mesmas plataformas junto dos motoristas.

A realidade operacional no terreno é preocupante. Na cidade do Porto, onde opero, existe já um desequilíbrio claro entre oferta e procura, estimando-se que o número de veículos TVDE ultrapasse largamente a capacidade real de absorção de passageiros. Adicionalmente, estima-se que cerca de 40% das viaturas em circulação operem em regime de comodato ou cedência irregular, muitas delas associadas a contratos de crédito automóvel.

Importa sublinhar um ponto jurídico relevante: viaturas adquiridas através de financiamento automóvel têm, na maioria dos contratos, cláusulas que proíbem expressamente a cedência a terceiros para fins comerciais sem autorização da entidade financeira. Nesses casos, o verdadeiro proprietário legal da viatura é a instituição financeira, não o utilizador. A cedência dessas viaturas para exploração comercial sem autorização formal configura, potencialmente, incumprimento contratual e irregularidade jurídica.

Esta realidade levanta questões sérias:

- Celebração de contratos de comodato por entidades que não são proprietárias legais das viaturas;
- Seguros emitidos sobre situações juridicamente duvidosas;
- Aceitação dessas viaturas pelas plataformas sem verificação profunda da legalidade da sua exploração;
- Possível dedução fiscal de despesas relativas a viaturas que não pertencem às entidades que as declaram.

Em caso de sinistro grave, a probabilidade de conflito com seguradoras e a consequente desproteção de passageiros e terceiros é real. Trata-se de uma questão de segurança pública, responsabilidade civil e transparência fiscal que merece análise urgente.

O IMT tem conhecimento de várias destas situações, mas enfrenta limitações evidentes de fiscalização e controlo face à dimensão atual do setor. A ausência de mecanismos automáticos de cruzamento de dados entre plataformas, IMT, seguradoras e Autoridade Tributária contribui para a manutenção de um ecossistema parcialmente desregulado.

Outro ponto que merece reflexão é a relação com o setor do táxi. Verifica-se uma contradição constante no discurso de algumas pseudoassociações: por um lado reivindicam regalias equivalentes às do setor do táxi; por outro, rejeitam qualquer aproximação regulatória quando tal implica maior exigência ou controlo. Esta incoerência tem bloqueado soluções híbridas que poderiam estabilizar o mercado.

Uma eventual integração progressiva de alguns princípios estruturantes do regime do táxi no setor TVDE — nomeadamente em matéria de licenciamento territorial, controlo de frota e requisitos operacionais — poderia, a curto prazo, contribuir para equilibrar o mercado e reduzir a atual pressão competitiva desregulada. A entrada mais estruturada dos táxis no ecossistema de mobilidade eletrónica, devidamente enquadrada, poderá igualmente ajudar a estabilizar tarifas e oferta.

Permitam-me uma nota final de caráter pessoal e institucional. Enquanto operador que investiu e continua a investir no setor, existe hoje um sentimento real de exaustão e preocupação com o risco de colapso económico da atividade. A ausência de regulação eficaz, a proliferação de práticas irregulares e a constante instabilidade normativa criam um ambiente de enorme incerteza para quem procura operar de forma legal e transparente.

Apelo, por isso, à aprovação célere e firme das medidas legislativas em análise, antes que uma parte significativa dos pequenos e médios empresários do setor TVDE seja forçada a encerrar atividade. Muitas empresas encontram-se já em situação de falência técnica, pressionadas por um mercado desregulado, pela concorrência assente em modelos juridicamente duvidosos e pela ausência de fiscalização eficaz. Caso este cenário se mantenha, o setor deixará de ser composto por operadores independentes e passará a concentrar-se nas mãos de grandes grupos ligados à importação e colocação massiva de viaturas no mercado, frequentemente em regimes de comodato que alimentam estruturas empresariais opacas e distorcem a concorrência fiscal. O resultado será a eliminação do pequeno empresário, a precarização dos motoristas e a consolidação de um sistema que fragiliza a arrecadação de impostos e a transparência do setor.

Considero, por isso, que a alteração legislativa em curso representa uma oportunidade crítica para reorganizar o setor com base em três pilares: legalidade efetiva, fiscalização exequível e equilíbrio económico sustentável.

Agradeço a atenção dispensada e a abertura para considerar contributos vindos diretamente do terreno operacional. Coloco-me à inteira disposição para, se assim entenderem, prestar esclarecimentos adicionais ou contribuir de forma construtiva para o processo legislativo em curso.

Com os melhores cumprimentos,

Numo Rodrigues