Exmos. Senhores Deputados da Comissão de Infraestruturas, Mobilidade e Habitação da Assembleia da República,

Na sequência da proposta apresentada pelo Grupo Parlamentar do Partido Social Democrata (Projeto de Lei 396/XVII/1) de alteração à Lei n.º 45/2018, que regula a atividade de transporte individual e remunerado de passageiros em veículos descaracterizados (TVDE), venho, na qualidade de empresário e motorista do setor do táxi, partilhar alguns contributos e preocupações que considero relevantes para o aperfeiçoamento da iniciativa legislativa.

Antes de mais, gostaria de manifestar concordância com o princípio subjacente à proposta que permite a integração dos táxis nas plataformas eletrónicas atualmente utilizadas pelos operadores TVDE. Trata-se, a meu ver, de um passo importante no sentido de maior equilíbrio, racionalidade regulatória e reforço da concorrência leal.

1. Enquadramento geral

O táxi e o TVDE prestam, na prática, o mesmo tipo de serviço e respondem às mesmas necessidades dos clientes. O facto de o veículo ser descaracterizado ou não nunca constituiu, em termos substanciais, o verdadeiro fator diferenciador para o consumidor, pelo que dificilmente deverá ser esse o foco central da legislação.

Nos últimos anos, particularmente em zonas como a Área Metropolitana de Lisboa, o setor do táxi foi fortemente afetado pela entrada de operadores TVDE sujeitos a um quadro regulatório distinto e significativamente menos exigente. A existência de regimes jurídicos tão díspares para atividades materialmente semelhantes criou uma distorção concorrencial evidente.

Quando os TVDE surgiram, foi frequentemente invocado o argumento do “progresso tecnológico”. Contudo, esse argumento é, do meu ponto de vista, falacioso: nada impediria (nem impede) que os táxis utilizem plataformas tecnológicas idênticas, com as mesmas ferramentas digitais. O que ocorreu não foi uma revolução tecnológica, mas sim uma profunda alteração regulatória — na prática, uma desregulação parcial do transporte ocasional de passageiros em veículos ligeiros.

Em 2018, o Parlamento optou legitimamente por esse caminho. Porém, ao fazê-lo, acentuou-se uma discriminação negativa dos táxis, que ficaram impedidos de beneficiar das partes positivas do novo regime, designadamente do acesso às principais plataformas do mercado.

A integração dos táxis nas plataformas eletrónicas é, por isso, não apenas justa, mas também coerente com o princípio da concorrência leal e com o enquadramento europeu, designadamente à luz das orientações e princípios decorrentes da União Europeia em matéria de concorrência (Diretiva 2019/1), que reforçam a necessidade de evitar distorções injustificadas no mercado.

2. Necessidade de coerência legislativa

Apesar de concordar com o sentido da proposta, parece-me que a sua redação poderá gerar conflitos ou ambiguidades face ao regime geral do transporte em táxi, atualmente regulado pelo Decreto-Lei n.º 101/2023.

Considero fundamental que qualquer alteração à Lei n.º 45/2018 seja articulada com uma revisão subsequente do regime jurídico do táxi, de modo a evitar contradições, sobreposições ou insegurança jurídica. Quanto mais simples e coerente for o quadro legal aplicável, menos problemas surgirão na sua interpretação, quer pelos operadores, quer pelas entidades reguladoras e fiscalizadoras, nomeadamente o Instituto da Mobilidade e dos Transportes.

3. Questão dos "horários afetos à obrigação de serviço público"

A proposta refere a possibilidade de os táxis operarem nas plataformas "fora dos horários em que esteja afeto à obrigação de serviço público".

Este ponto suscita dúvidas relevantes.

O táxi, enquanto transporte público, tem obrigações de serviço público. Contudo, regra geral, não existem "horários afetos" e "horários dispensados" dessa obrigação. Existem, sim, regulamentos municipais e, em alguns casos, escalas que determinam períodos de permanência em determinados locais ou condições específicas de operação.

Criar a distinção entre períodos em que o veículo presta "serviço de táxi" e períodos em que presta "serviço TVDE" poderá gerar confusão conceptual e burocrática. Um táxi é sempre um táxi e está sempre sujeito às suas obrigações legais, independentemente do canal de angariação do serviço.

Atualmente, os táxis podem legalmente angariar clientes:

* Em praças de táxi;
* Por hailing (sinal na via pública);
* Por chamada, incluindo via plataforma eletrónica.

A integração nas plataformas TVDE deveria ser juridicamente equiparada a esta última modalidade. O serviço prestado na sequência de pedido feito numa plataforma eletrónica deveria ser entendido como parte integrante do serviço de táxi, não como uma atividade distinta que obrigue à criação de "períodos TVDE" dentro da atividade do táxi.

4. Desburocratização do acesso à atividade

Uma empresa titular de alvará para transporte em táxi, emitido pelo IMT, já cumpre requisitos que são, em muitos casos, equivalentes ou mais exigentes do que os previstos para operadores TVDE.

Nesse sentido, parece-me fundamental que o acesso à atividade através de plataformas não implique a duplicação de registos, autorizações ou exigências administrativas. A desburocratização deve ser um objetivo claro do legislador.

5. Preços, intermediação e concorrência leal

a) Taxa de intermediação

A proposta já prevê uma taxa máxima de intermediação de 25% cobrada pelas plataformas. No entanto, considero que esse limite máximo deveria ser revisto em baixa.

Uma taxa de 25% representa uma fatia muito significativa da receita do serviço, sobretudo num setor com margens reduzidas e custos fixos elevados. A fixação de um limite inferior contribuiria para maior equilíbrio na repartição do valor gerado, reforçando a sustentabilidade económica dos operadores e motoristas, tanto do setor TVDE como do setor do táxi que venha a integrar as plataformas.

b) Preços mínimos e boas práticas anti-monopólio

Entendo igualmente que deveria ser ponderada a definição de valores mínimos ou mecanismos de salvaguarda contra práticas de dumping e concorrência desleal face ao táxi, cujas tarifas são definidas por entidades públicas com base numa lógica de serviço público.

A consagração de preços mínimos ou de mecanismos de controlo de práticas predatórias pode constituir uma boa prática de prevenção de fenómenos de concentração excessiva e comportamentos de natureza monopolística. Num contexto em que as plataformas concentram um poder significativo na definição unilateral das condições económicas da prestação do serviço, importa garantir que a concorrência se faz sobretudo pela via da qualidade, eficiência e inovação tecnológica — e não através de estratégias de preços artificialmente baixos com efeitos potencialmente anti-concorrenciais.

Um enquadramento equilibrado protegeria simultaneamente:

* O táxi, enquanto serviço público sujeito a tarifário regulado;
* Os operadores e motoristas TVDE, frequentemente vulneráveis a alterações unilaterais de preços;
* O próprio mercado, promovendo uma concorrência saudável e sustentável no longo prazo.

6. Bloqueios de motoristas e veículos pelas plataformas

É frequente a ocorrência de bloqueios preventivos de motoristas e veículos pelas plataformas, nomeadamente aquando da renovação de documentos, o que pode impedir a atividade durante períodos significativos.

Embora as plataformas tenham o dever de verificar o cumprimento dos requisitos legais, deveriam também estar sujeitas a:

* Um período de tolerância razoável (por exemplo, 10 a 15 dias úteis) durante processos de renovação documental;
* Um prazo máximo muito curto para análise de documentos, caso o bloqueio implique a suspensão da atividade;
* Ou mecanismos de compensação por lucros cessantes em caso de bloqueios injustificados ou excessivamente prolongados.

7. Obrigação de representação física

Considero igualmente essencial que os gestores de plataforma tenham obrigação legal de manter representação física com atendimento presencial a motoristas e operadores em dias úteis.

O atual modelo assente quase exclusivamente em sistemas automáticos e chatbots revela-se frequentemente ineficaz, dificultando a resolução de problemas e criando assimetrias na relação entre plataforma e operador.

8. Liberdade de escolha e liberdade económica

A inclusão dos táxis nas plataformas eletrónicas representa também uma garantia de liberdade de escolha e de liberdade económica por parte dos operadores.

Permitir que um empresário de táxi decida, no âmbito da sua atividade legalmente autorizada, se pretende ou não utilizar uma plataforma eletrónica é reforçar a autonomia empresarial e a capacidade de adaptação ao mercado. Trata-se de uma solução que promove igualdade de oportunidades, elimina barreiras artificiais ao acesso a canais de angariação de clientes e reforça a concorrência baseada no mérito.

9. Conclusão

A possibilidade de os operadores e motoristas de táxi utilizarem as plataformas eletrónicas já consolidadas no mercado constitui um passo importante para a equidade e modernização do setor.

Contudo, é fundamental que:

* A redação final da proposta evite ambiguidades;
* Seja assegurada a coerência com o regime jurídico do táxi;
* Se promovam mecanismos de concorrência leal e proteção dos operadores;
* Se simplifique o acesso à atividade, evitando sobrecarga burocrática;
* Se garanta efetivamente a liberdade económica dos operadores.

Estou inteiramente disponível para prestar quaisquer esclarecimentos adicionais ou colaborar de forma construtiva no aperfeiçoamento desta iniciativa legislativa.

Com os melhores cumprimentos,
Carlos Martins