

O Setor de TVDE

Análise e Propostas de Alteração Regulatória

Setembro 2024

Índice

A APTAD – (Ass. Portuguesa de Transportadores em Automóveis Descaracterizados) -----	2
O Setor TVDE em Portugal: História e Importância na Economia Nacional -----	3
Operação do setor TVDE -----	5
Caracterização do setor TVDE -----	7
Rentabilidade do setor TVDE -----	10
Exercício de cálculo à rentabilidade do setor TVDE -----	15
Propostas da APTAD-----	19

A Associação Portuguesa de Transportadores em Automóveis Descaracterizados (APTAD)

A Associação Portuguesa de Transportadores em Automóveis Descaracterizados (APTAD) é uma organização dedicada a representar e a defender os interesses dos empresários, parceiros e motoristas do setor de Transporte em Veículo Descaracterizado (TVDE) em Portugal.

A nossa missão é unir empresários/parceiros e motoristas no setor TVDE, representando-os de forma digna e eficaz perante as entidades reguladoras e governamentais e as plataformas eletrónicas. Estamos empenhados em promover a defesa dos direitos e das condições laborais do setor de TVDE, proporcionar formação e capacitação profissional, fomentar a inovação e a sustentabilidade no setor, e facilitar o "*networking*" e a partilha de conhecimento entre os associados.

A nossa visão é a APTAD ser reconhecida como a principal associação representativa do setor de TVDE, promovendo a excelência, a inovação e a sustentabilidade no transporte de passageiros, em harmonia com a defesa dos interesses dos empresários/parceiros e motoristas.

Os nossos valores expressam aquilo em que acreditamos, refletindo um ideal de integridade, compromisso, colaboração, excelência, inovação e respeito.

O Setor TVDE em Portugal: História e Importância na Economia Nacional

O setor do Transporte em Veículo Descaracterizado a partir de Plataforma Eletrónica (TVDE) tem desempenhado um papel crucial na transformação da mobilidade urbana em Portugal. Desde a sua introdução, no verão de 2014, com a entrada da Uber no mercado, o TVDE tem-se afirmado como uma alternativa flexível e acessível aos transportes públicos tradicionais e ao transporte privado, revolucionando a forma como as pessoas se deslocam nas cidades.

O início da operação da plataforma Uber em Portugal, em 2014, trouxe consigo o conceito de "*ride-hailing*", o qual permite aos utilizadores solicitarem um transporte diretamente a partir de uma aplicação móvel. A novidade rapidamente conquistou adeptos, mas também gerou uma forte oposição por parte dos taxistas tradicionais, que consideravam o serviço uma concorrência desleal devido à falta de regulação específica.

Entre 2016 e 2018, à medida que mais plataformas, como a Cabify e a Bolt, entravam no mercado português, a pressão levada a cabo por uma regulação adequada aumentava. A contestação do sector dos táxis resultou em protestos e confrontos, o que fomentou a criação do Decreto-Lei n.º 45/2018, conhecido como "Lei Uber". Este decreto estabeleceu o enquadramento legal para o funcionamento das plataformas de TVDE, impondo requisitos para os motoristas, operadores e plataformas. A partir daí, o setor começou a operar de forma regulamentada, com regras específicas para licenciamento de motoristas, operadores e plataformas.

Desde a sua regulamentação, o setor de TVDE não parou de crescer. Com a expansão do serviço para todo o território nacional, o número de utilizadores e motoristas aumentou substancialmente. Em 2023, o setor de TVDE registou cerca de 200.000 viagens diárias, totalizando mais de 73 milhões de viagens anuais, um claro indicador do impacto desta atividade na vida de milhares de passageiros.

Atualmente, apenas duas plataformas, Uber e Bolt, continuam a operar de forma significativa em Portugal, tendo a FreeNow abandonado o mercado em 2023. O setor conta com aproximadamente 19.000 empresas operadoras, cerca de 80.000 motoristas certificados e um número estimado de 50.000 veículos em circulação, gerando um volume de negócios superior a 500 milhões de euros em 2023, com uma previsão de 600 milhões de euros para 2024.

A importância económica do TVDE em Portugal vai além do volume de negócios gerado. O setor contribui para a mobilidade das cidades, oferecendo uma alternativa prática e acessível ao transporte público e privado. A conveniência de solicitar um serviço de transporte através de uma aplicação e a melhoria na qualidade dos veículos e dos motoristas, comparativamente ao que se verificava no setor dos táxis, tem sido uma das razões do rápido crescimento do TVDE.

Mesmo durante a pandemia da COVID-19, que resultou numa redução significativa da procura por serviços de transporte, o setor TVDE mostrou resiliência, adaptando-se às circunstâncias com a introdução de novos serviços, como a entrega de comida e encomendas. Com a recuperação da economia e o levantamento das restrições pandémicas, o setor voltou a crescer.

O futuro do TVDE em Portugal apresenta ainda desafios, como a adaptação às novas exigências dos consumidores em termos de sustentabilidade e segurança, assim como a necessidade de continuar a ajustar-se às inerentes regulamentações. Contudo, a inovação tecnológica e a constante adaptação às necessidades do mercado asseguram que o setor de TVDE continuará a ser uma componente essencial da mobilidade urbana e da economia portuguesa.

Em resumo, o setor de TVDE em Portugal, que completa 10 anos de operação em 2024, é hoje vital para a economia e para a mobilidade urbana do país, proporcionando uma alternativa de transporte eficiente, sustentável e acessível a milhões de utilizadores, criando oportunidades de emprego e rendimento para milhares de motoristas e operadores.

1. Operação do setor TVDE

O setor dos TVDE tem a operação de funcionamento esquemático de acordo com a figura 1. As setas a tracejado representam os fluxos de dinheiro, pagamentos e comissões.

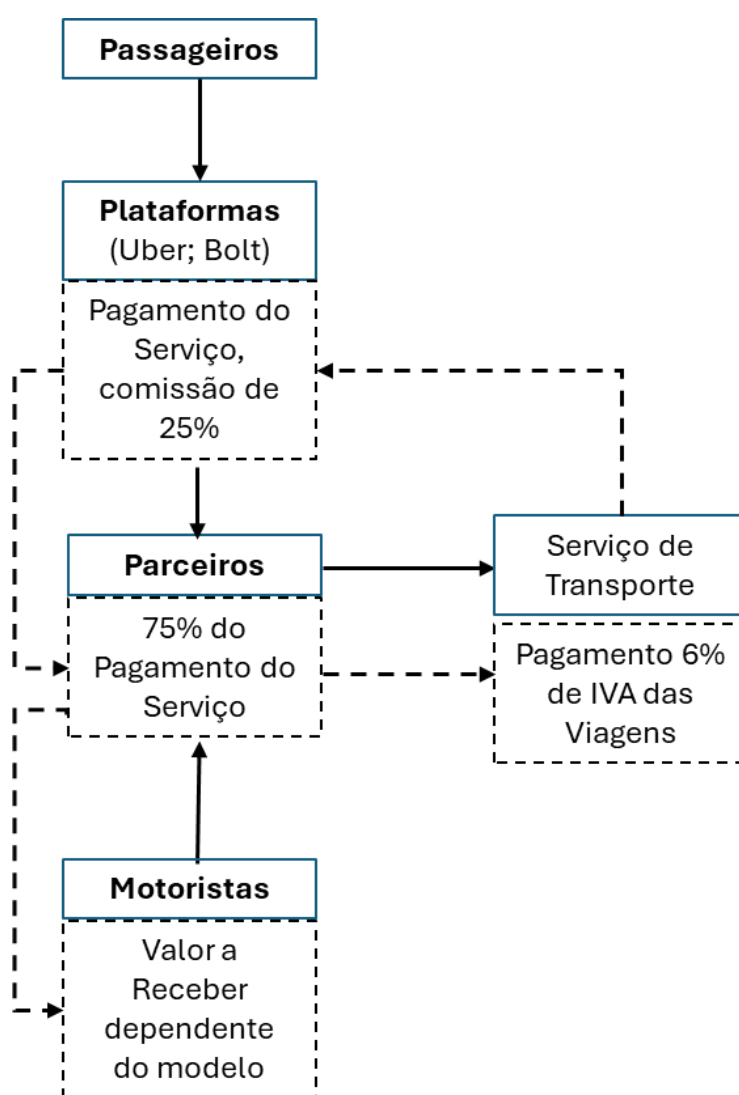


Figura 1 – Operação esquemático do sector dos TVDE.

Operação dos TVDE

1. Passageiros

- **Abertura da aplicação:** O cliente abre a aplicação de TVDE (*Uber, Bolt*).
- **Solicitação de viagem:** O cliente insere o destino e solicita uma viagem.
- **“Matching”:** A plataforma procura um motorista disponível próximo.
- **Confirmação de viagem:** A viagem é confirmada e o motorista mais próximo é alocado.

2. Plataformas

- **Receção de pedido:** A plataforma recebe o pedido do cliente.
- **Processamento do pedido:** A plataforma utiliza algoritmos para encontrar o motorista mais adequado.
- **Notificação ao motorista:** O motorista recebe uma notificação da nova viagem.
- **Atualização do cliente:** O cliente é informado sobre o “*status*” do motorista (tempo de chegada, detalhes do veículo, avaliação do motorista, etc.).
- **Feedback:** Clientes e motoristas podem fornecer *feedback* sobre a viagem.
- **Melhorias contínuas:** A plataforma analisa os dados e *feedbacks* para melhorar continuamente o serviço.

3. Motoristas

- **Receção de solicitação:** O motorista recebe e aceita a solicitação de viagem.
- **Deslocação até o cliente:** O motorista desloca-se até o local da recolha do cliente (passageiro).
- **Início da viagem:** O motorista inicia a viagem após a chegada do cliente.
- **Conclusão da viagem:** O motorista conclui a viagem e confirma a finalização na plataforma.

4. Parceiros

- **Suporte ao motorista:** Fornece os meios para o motorista exercer a sua atividade, nomeadamente a viatura totalmente equipada e com os requisitos exigidos.
- **Pagamentos:** A plataforma processa os pagamentos dos clientes e repassa a parte devida aos parceiros que, por sua vez, repassam aos motoristas, de acordo com o contrato celebrado entre ambos.

2. Caracterização do setor TVDE

O setor dos TVDE é caracterizado pela forte sazonalidade na procura de serviços por parte dos passageiros (viagens efetuadas), enquanto a oferta de veículos disponíveis mostra uma variação bastante mais moderada. Esta diferença, entre a procura e a oferta, mostra que o número de viagens realizadas pelos motoristas ao longo dos vários meses do ano, é muito diferente. Significa que “*tempo em viagem*” relativamente ao “*tempo total disponível*” (i.e. “*online*”), indica-nos a “taxa de ocupação”, que varia bastante consoante os meses do ano.

No gráfico 1 está representada a variação típica adimensional, ao longo de um ano, da procura e oferta relativamente ao mês de janeiro, e a taxa de ocupação de março a julho do corrente ano. Estes valores resultam da análise de mais de 300 veículos, a qual está em consonância com os relatórios e valores apresentados pelas plataformas do setor.

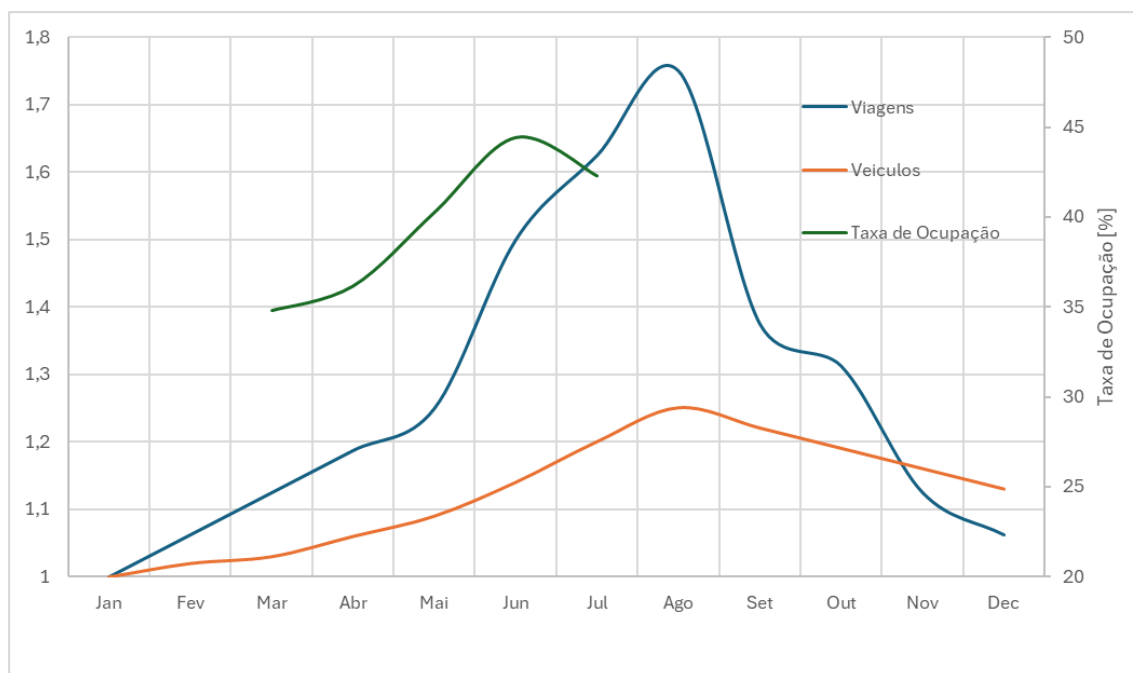


Gráfico 1 - Variação da procura e oferta durante os meses do ano e taxa de ocupação de 2024.

Procura (viagens efetuadas):

- **janeiro a maio:** A procura aumenta gradualmente em 20%.
- **junho e agosto:** São os meses fortes de procura, atinge o pico com um aumento de 75% relativamente a janeiro. Este aumento pode ser devido ao período de férias de verão e ao forte turismo.
- **setembro a outubro:** A procura diminui bastante, com o regresso às rotinas normais após o verão.
- **novembro a dezembro:** A procura cai novamente, estabilizando 10% acima de janeiro.

Oferta (veículos):

- **janeiro a agosto:** O número de viaturas disponíveis aumenta linearmente até atingir o pico 25% acima de janeiro.
- **setembro a dezembro:** Após agosto, o número de viaturas diminui gradualmente, caindo até 10% acima de Janeiro, acompanhando a diminuição da procura de viagens observada no gráfico.

Taxa de Ocupação de 2024:

- **janeiro a fevereiro:** Não temos dados disponíveis, mas face aos reduzidos níveis de procura, estimamos que sejam inferiores a 35%, que é o valor obtido em março.
- **março a julho:** A taxa de ocupação em março é de 35%, subindo para aproximadamente 45% nos meses do ano com maiores níveis de procura.

Este padrão sugere que a oferta de viaturas de TVDE tem um ajuste ao longo do ano para corresponder às variações sazonais da procura, com um aumento significativo durante os meses de verão, e uma redução gradual no final do ano. Na maioria dos casos as viaturas estão operacionais e disponíveis, ficando a variação a dever-se principalmente à falta de disponibilidade de motoristas nos meses de menor procura essencialmente desmotivados pelos baixos rendimentos.

A tabela 1 indica a média ponderada da faturação, por hora, realizada pelos motoristas nos meses de março a julho do corrente ano, excluindo já a comissão de 25% das plataformas, mas incluindo o IVA das viagens.

Os valores obtidos excluem os serviços das categorias de topo (*Uber Black e Bolt Executive*) oferecidos pelas plataformas, uma vez que estas representam uma percentagem pouco relevante do total das viagens. De salientar que todos os veículos registados nas plataformas operam as categorias base (*Uber X e Bolt*) e apenas alguns veículos têm acesso às restantes categorias que são opcionais.

Tabela 1 – Faturação média por hora e por mês durante o corrente ano de 2024. (líquida da comissão das plataformas)

Fatu. Média [€/h]	
mar	9,01
abr	8,03
mai	9,73
jun	10,76
jul	10,77

Apesar de não ter sido possível obter os dados referentes aos meses de janeiro e fevereiro, a extrapolação de dados baseada nos indicadores de procura indica uma faturação média inferior a 8 euros/hora.

3. Rentabilidade do setor TVDE

Com os dados anteriores podemos simular diferentes cenários para calcular a rentabilidade de um motorista do setor do TVDE. Os valores obtidos em cada cenário devem ser comparados com o Salário Mínimo Nacional (SMN), que corresponde a um custo de 14206,50€/ano*, equivalente a 1291,50€/mês e a que corresponde 160 horas de trabalho por mês. O consumo de combustível é estimado pela velocidade média percorrida de 24,3 km/hora (valor calculado com base em viaturas equipadas com GPS durante as horas que estão ao serviço do TVDE).

Em todos os cenários optamos por escolher as melhores condições conhecidas do setor e que são praticadas pelos parceiros de modo a maximizar os rendimentos dos motoristas.

Cenário 1 (cedência de veículo) – a maioria dos casos.

O motorista utiliza uma viatura (combustão) cedida por um operador que cobra um valor na ordem de 220 a 250 euros/semana. Para veículos elétricos os valores sobem para 250 a 300 euros/semana. Neste cenário, para além do custo da cedência da viatura, o motorista assume também o custo do consumo de combustível / energia. (Tabela 2)

Cenário 2 (comissão)

O motorista trabalha à comissão recebendo entre 40 a 45% da faturação, sendo o parceiro a suportar a totalidade dos custos. Esta situação verifica-se normalmente quando a viatura é partilhada por dois ou mais motoristas, e/ou trabalham em “*part-time*”. (Tabela 3)

Cenário 3 (parceiro-motorista) – a maioria das microempresas com um só veículo.

O motorista é também proprietário da empresa operadora e do próprio veículo. Para este cenário consideramos a aquisição de um veículo Dacia Sandero a GPL, em regime de “*leasing*” a 5 anos, por ser um dos veículos com o preço de venda mais baixo do mercado e com menores custos variáveis (combustível, manutenção, etc.). (Tabela 4)

*Valor referente ao custo anual suportado por uma empresa para um trabalhador com o SMN de 820€, sem sub. refeição.

Tabela 2 – Cenário 1, viatura cedida pelo parceiro.

Custos fixos /mês, €					
Mensalidade da viatura c/iva (valor mais baixo)	880,0				
Horas de trabalho mensais	140	160	180	200	240
Combustível €/mês (GPL 8,5 l/100 km, a 0,90 €/l)	260,1	297,3	334,4	371,6	445,9
Custos totais, €	1140,1	1177,3	1214,4	1251,6	1325,9
Faturação (2024), €					
mar	1261,1	1441,2	1621,4	1801,5	2161,9
abr	1123,6	1284,1	1444,6	1605,1	1926,1
mai	1362,0	1556,5	1751,1	1945,7	2334,8
jun	1506,5	1721,7	1937,0	2152,2	2582,6
jul	1508,1	1723,5	1939,0	2154,4	2585,3
Rendimento Líquido mensal antes de impostos (2024), €					
mar	121,0	264,0	407,0	550,0	836,0
abr	-16,5	106,8	230,2	353,5	600,2
mai	221,9	379,3	536,7	694,1	1008,9
jJun	366,4	544,5	722,6	900,6	1256,7
jul	368,0	546,3	724,6	902,8	1259,4

Tabela 3 – Cenário 2, motorista à comissão.

Horas de trabalho mensais	140	160	180	200	240
Faturação (2024), €					
mar	1261,1	1441,2	1621,4	1801,5	2161,9
abr	1123,6	1284,1	1444,6	1605,1	1926,1
mai	1362,0	1556,5	1751,1	1945,7	2334,8
jun	1506,5	1721,7	1937,0	2152,2	2582,6
jul	1508,1	1723,5	1939,0	2154,4	2585,3
Rendimento Líquido mensal antes de impostos (2024), €					
Mar	567,5	648,6	729,6	810,7	972,8
abr	505,6	577,8	650,1	722,3	866,7
mai	612,9	700,4	788,0	875,5	1050,7
jun	677,9	774,8	871,6	968,5	1162,2
jul	678,6	775,6	872,5	969,5	1163,4

Tabela 4 – Cenário 3, parceiro-motorista.

Custos fixos /mês, €					
Mensalidade da viatura c/iva	308,0				
Seguro danos próprios	133,3				
TOC	184,5				
Lavagem automóvel	30,0				
Seguros RC/AT	25,0				
IUC	8,7				
Internet móvel	15,0				
IPO	2,8				
Horas de trabalho mensais	140	160	180	200	240
Custos variáveis/mês, €					
Desgaste de pneus (40000 km)	17,0	19,4	21,9	24,3	29,1
Desgaste da Embraiagem (150000)	18,1	20,7	23,3	25,9	31,1
Desgaste Pastilhas (20000 km)	14,5	16,5	18,6	20,6	24,8
Revisão (30000 km)	17,0	19,4	21,9	24,3	29,1
kit de distribuição (120000 km)	17,0	19,4	21,9	24,3	29,1
outros custos (lampadas, escovas, etc)	20,0	20,0	20,0	20,0	21,0
Combustível €/mês (GPL 8,5 l/100 km, a 0,90 €/l)	260,1	297,3	334,4	371,6	445,9
Custos totais, €	1095,3	1144,4	1193,5	1242,6	1343,8
Faturação (2024), €					
mar	1261,1	1441,2	1621,4	1801,5	2161,9
abr	1123,6	1284,1	1444,6	1605,1	1926,1
mai	1362,0	1556,5	1751,1	1945,7	2334,8
jun	1506,5	1721,7	1937,0	2152,2	2582,6
jul	1508,1	1723,5	1939,0	2154,4	2585,3
Rendimento Líquido mensal antes de impostos (2024), €					
mar	165,8	296,8	427,9	558,9	818,0
abr	28,2	139,6	251,1	362,5	582,3
mai	266,6	412,1	557,6	703,0	991,0
jun	411,2	577,3	743,4	909,6	1238,8
jul	412,8	579,1	745,4	911,8	1241,5

Da análise dos três cenários apresentados, que configuram praticamente todos as modalidades de trabalho no setor do TVDE, destaca-se que, independentemente do risco da atividade ser do parceiro ou do motorista, os rendimentos só são equiparados ao salário mínimo nacional (SMN), nos melhores meses do ano e quando o motorista trabalha pelo menos 240 horas por mês, ou seja, 60 horas por semana.

Fazendo o exercício inverso, considerando 144 horas/mês de trabalho (tendo em conta 2 dias de férias por mês, ou seja, 16h), que é o estipulado pelo Código do Trabalho, para se conseguir um rendimento equivalente ao SMN, o valor médio necessário a ser faturado, líquido da comissão das plataformas, e mantendo todos os custos considerados em 2024, teria de ser 18 €/hora, ou seja, um valor muito superior aos obtidos na tabela 1.

O que verificamos é que, mesmo nos melhores meses do ano (junho e julho), a faturação média está muito longe deste valor mínimo. Esta situação insustentável é resultado das baixas tarifas definidas pelas plataformas, assim como, das reduzidas taxas de ocupação - inferiores a 50% - praticadas no sector, sem a intervenção adequada.

É claramente identificável o desequilíbrio entre a procura dos serviços de TVDE e a oferta existente, provocando a necessidade de muitas horas de trabalho para obter rendimentos equivalentes ao SMN.

Este desequilíbrio tem também uma externalidade perversa, que resulta em taxas de rejeição muito elevadas nas viagens que têm pouco interesse económico. Do ponto de vista do motorista, este prefere não aceitar fazer uma viagem “fraca” e manter-se disponível para aceitar uma viagem que considera “razoável”, porque sabe que o número de viagens por hora é baixo. Da perspetiva do cliente/passageiro esta é uma situação indesejável uma vez que terá dificuldade em conseguir obter um motorista para a sua viagem, mesmo que estivesse disponível para pagar um valor mais alto pelo serviço.

4. Exercício de cálculo à rentabilidade do setor TVDE

Aos cálculos acima apresentados, acrescentamos agora uma abordagem ao cálculo da rentabilidade do setor TVDE com base em valores de referência usados pelo Estado Português para custo do trabalho e custo do quilómetro em viatura particular.

Custo do trabalho – valor hora e minuto

Assumindo o SMN de 820 € em vigor para o ano de 2024, temos o seguinte:

- Custo de SMN para empresa – $1014,75€ \times 14 = 14206,50 \text{ €/ano}$
- Média de dias úteis de trabalho – 239 dias
- Média de horas de trabalho anuais – 1912 h (239×8)
- Custo/hora do trabalhador com SMN – 7,43 €/h ($14206,5€/1912h$)
- Custo/minuto do trabalhador SMN – 0,1238 €/min

Da análise realizada, conclui-se que o trabalho realizado deve gerar uma faturação de 0,1238 €/minuto, em 100% das horas disponíveis em período diurno, para conseguir remunerar o trabalhador com o SMN, suportando os devidos encargos fiscais.

Ponderador de trabalho realizado/faturado

Como verificado anteriormente, a atividade de TVDE é caracterizada pela disponibilidade de veículos (*“tempo total disponível”*) e viagens realizadas (*“tempo em viagem”*), limitando-se a produção às viagens realizadas (*“tempo em viagem”*), isto é, a faturação abrange apenas o tempo em que se realiza a viagem. Assim, torna-se vital recorrer ao fator - taxa de ocupação - para calcular o tempo faturado.

Os dados da operação de TVDE, corroborados pelas plataformas, demonstram que um veículo disponível, e em produção contínua, realiza uma média de 3 viagens por hora, e que, também em valores médios, gasta 5 minutos por cada viagem, entre o momento de aceitação da viagem, deslocação até ao local de embarque, e o início da viagem.

Com isto concluímos que, em média, a cada hora são utilizados 15 minutos para as operações de aceitação da viagem, deslocação até ao local de embarque e o início da viagem, sem gerar qualquer faturação. Pelo que, facilmente, se conclui que a taxa de ocupação ótima para esta atividade será de cerca de 75%. Valor este que foi também corroborado pelas plataformas.

Deste modo, para podermos calcular a faturação necessária por cada hora de trabalho, “*tempo disponível*”, é essencial ponderar que, por cada hora disponibilizada em produção contínua, apenas 45 minutos, isto é, 75% do tempo, gera faturação.

- Custo/hora do trabalhador com SMN (2024) – 7,43 €/h (14206,5 €/1912h)
- Custo/hora do trabalhador com SMN ponderado a 75% – 9,90 €/h
- Custo/minuto do trabalhador SMN ponderado a 75% – 0,165 €/minuto

Demostramos assim que, um motorista terá que gerar uma faturação líquida de 0,165€/minuto para que, mantendo uma taxa de ocupação média de 75% em período diurno, realize a receita necessária para cobrir os custos do seu SMN e respetivas obrigações legais.

Custo do quilómetro

O Estado português define que, segundo o artigo 38.º do Decreto-Lei n.º 106/98, de 24 de Abril, estabelecidos pela Portaria n.º 1553-D/2008, de 31 de Dezembro, o subsídio de transporte em automóvel tem um valor de 0,40 € por quilómetro. Daqui se depreende que o Estado considera plausível que o valor de custo de utilização de um automóvel próprio é de 0,40 € por quilómetro, o que constitui uma referência idónea e média para o parque automóvel português.

Para equiparar o custo do quilómetro de automóvel próprio ao custo de automóvel de serviço TVDE apenas consideramos necessário ajustar o valor do seguro, que corresponde a um custo significativo exigido pela atividade. Para tal, assumimos um valor médio de 2000 € anuais (que acresce ao seguro já incluído no valor de referência), a que correspondem 65.000 quilómetros rodados por ano (média de 1250 km/semana), o que resulta num acréscimo de 3 cêntimos, para um valor de custo de 0,43 € por quilómetro.

Conclusão do exercício de cálculo.

Com base no “custo do trabalho” e “custo do quilómetro”, que são os dois elementos basilares da atividade do TVDE, e considerando uma taxa de ocupação de 75%, acrescentando os custos empresariais, as comissões e os impostos, facilmente concluimos que conseguimos descortinar o valor mínimo da tarifa que torna viável e sustentável a operação de TVDE em período diurno.

- Custo do trabalho diurno (2024) – 0,165 €/min
- Custo do quilómetro – 0,43 €/min
- Custo de estrutura, sustentabilidade e lucro empresarial – 10%
- IVA – 6%
- Comissão das plataformas – 25%

Valores mínimos de tarifa diurna

Tempo – $0,165 \text{ €/min} + 10\% + 25\% + 6\% = \underline{0,240 \text{ €/min}}$

Quilómetros – $0,43 \text{ €/km} + 10\% + 25\% + 6\% = \underline{0,626 \text{ €/km}}$

Demonstramos assim que estes são os valores mínimos da tarifa possíveis de praticar para um serviço de TVDE diurno.

Tarifas praticadas pelas plataformas

As tarifas praticadas pelas plataformas são definidas por estas de modo unilateral e, apesar de apresentarem variações, são em média, as seguintes:

- *Uber X* – Tempo – 0,09 €/min; Km – 0,55 €/km
- *Bolt* – Tempo – 0,09 €/min; Km – 0,55 €/km

*tarifas praticadas em setembro 2024

Havendo tarifas praticadas pelas plataformas com valores muito inferiores ao valor mínimo de tarifa calculado, facilmente se conclui que, mesmo que a taxa de ocupação fosse de 75%, a receita gerada é insuficiente para cobrir a totalidade dos custos.

Uma vez que a comissão das plataformas é descontada na totalidade, isto é, os 25% da comissão da plataforma são os primeiros custos a serem pagos na totalidade, o valor remanescente da faturação é transferido para os operadores, que terão que suportar os restantes custos operacionais e legais. Esta situação coloca na empresa operadora a totalidade da pressão financeira, quer a nível operacional, quer a nível fiscal, o que, num cenário de operação com tarifas inferiores às tarifas mínimas calculadas, se mostra economicamente inviável para a empresa operadora e precária, no que toca à remuneração do motorista.

O sistema de operação TVDE descrito neste relatório demonstra inequivocamente a posição de desequilíbrio favorável às plataformas que, para além de definirem unilateralmente as tarifas do serviço, veem as suas comissões garantidas antecipadamente, o que as liberta de qualquer risco operacional. Este desequilíbrio é insustentável.

5. Propostas da APTAD

Segundo a análise apresentada neste relatório, identificamos de forma clara um problema de excesso de oferta relativamente à procura, a que se juntam as tarifas muito baixas praticadas pelas plataformas. Esta combinação de fatores resulta em taxas de ocupação baixas das viaturas, ou seja, viaturas em excesso nas cidades com pouco serviço, não sendo economicamente rentável nem ambientalmente desejável.

Verifica-se também que, devido à fraca rendabilidade, os motoristas necessitam fazer muitas horas de trabalho para conseguirem obter uma remuneração absoluta igual à do SMN. Esta situação cria problemas de trabalho precário, de insegurança, diminuição da qualidade dos motoristas e viaturas, entre outros.

A faturação por hora é apurada em função da tarifa (que tem as componentes, tempo e km) e da taxa de ocupação. Assim, facilmente, se conclui que o problema da sustentabilidade económica do setor reside nestas duas variáveis: tarifa e taxa de ocupação.

Taxa de ocupação e Tarifas – variáveis cruciais e decisivas do setor

Taxa de ocupação

Neste contexto complexo, com todos os problemas associados e descritos e tendo como objetivo o crescimento sustentável do setor, a APTAD propõe que seja implementado o indicador da taxa de ocupação para controlar o desequilíbrio da oferta e procura existentes. Este indicador deverá ser monitorizado semanalmente e, de acordo com as previsões da procura, devem ser promovidas medidas por parte da plataforma no sentido de ajustar a oferta disponível. Atualmente, e face ao acentuado desequilíbrio existente, sugerimos restringir a inscrição de novas viaturas nas plataformas até que a taxa de ocupação suba para valores sustentáveis.

Atendendo à normal flutuação diária da procura, consideramos como sustentável para o setor de TVDE uma taxa de ocupação semanal constante e superior a 70%.

Considerando que nos meses de procura mais fraca será desafiante manter este indicador, a APTAD aconselha um reajuste das tarifas de modo a garantir uma faturação tão próxima dos 18 €/hora quanto possível. (valor líquido da comissão da plataforma)

Esta solução dinâmica de ajuste é virtuosa uma vez que permite o crescimento do setor dos TVDE, melhorando o serviço, fomentando a rendabilidade, não limitando o crescimento e permitindo a migração para viaturas mais ecológicas, ou seja, ambientalmente mais benéficas e sustentáveis para o trânsito nas cidades.

Tarifas

Tal como demonstrado neste relatório, é possível determinar o valor de custo das componentes tempo e quilómetro que sustentam a atividade do TVDE. Assim, para se manter um setor de TVDE sustentável e economicamente viável, o valor das tarifas em 2024 não deveria ser inferior a:

Tempo – 0,24 €/min

Quilómetro – 0,63 €/km

Outras propostas de melhoria do setor TVDE

Para além da taxa de ocupação e tarifas, que são as medidas essenciais para a sustentabilidade e recuperação do setor de TVDE, propomos também um conjunto de medidas acessórias que complementam e contribuem para um setor mais justo, equilibrado e benéfico para a sociedade.

Tarifa Noturna

Propomos a existência de um suplemento de tarifa noturna, a ser aplicado entre as 22h e as 7h, e que acresce 25% à parcela tempo da tarifa. Esta medida prevê refletir a remuneração suplementar por trabalho noturno que está prevista no código de trabalho.

Tempo noturno 2024 (22h e 07h) – 0,30 €/min

Acesso à Atividade

Consideramos e reforçamos a importância da figura do Operador de TVDE, que deve ser mantida com a responsabilidade de organizar e gerir os serviços de transporte, assumindo os custos e a estrutura empresarial necessários para operar legalmente no mercado.

Consideramos no entanto essencial admitir o acesso da figura de Empresário em Nome Individual (ENI) à actividade, com a limitação à operação de um só veículo, para motoristas que operem de forma independente no seu próprio veículo.

Relação entre Operadores de TVDE e Plataformas

Propomos que haja uma definição clara sobre a relação entre os Operadores de TVDE e as Plataformas Eletrónicas, sendo necessário um acordo explícito sobre tarifas e modelos de faturação. A evolução das Plataformas Eletrónicas para modelos de plataforma de mobilidade, com disponibilização de outros serviços de transporte, deverá promover a autonomia dos operadores de TVDE na definição das tarifas num sistema justo, transparente e de equidade entre fornecedores de serviços de mobilidade.

Formação dos Motoristas

Propomos que o plano de formação de motoristas de TVDE seja convergente com o exigido noutras atividades similares, com significativa responsabilidade e contribuição para a segurança rodoviária.

Entendemos ser imprescindível que o exame para obtenção do certificado de motorista TVDE e sua renovação seja realizado em centro de exames do IMT.

Veículos

Propomos a certificação dos veículos em operação de TVDE como forma de controlo dos veículos em atividade, assim como garantia das respetivas obrigações legais, conformidade e segurança.

Controlo e Limitação da Atividade

Propomos a definição, ou criação, de mecanismos efetivos do controlo do tempo de condução dos motoristas, essenciais para garantir a segurança e saúde dos trabalhadores, assim como do ambiente rodoviário onde atuam.

Bloqueio de Motoristas, Operadores de TVDE e Plataformas Eletrónicas

Propomos a concertação entre Regulador, Operadores de TVDE e Plataformas Eletrónicas quanto às medidas que devem ser implementadas para o bloqueio de motoristas, operadores e plataformas eletrónicas que não cumpram as regulamentações e padrões de qualidade.

Tarifas e Pagamento do Serviço

Propomos a concertação entre Regulador, Operadores de TVDE e Plataformas Eletrónicas sobre tarifas e taxas de ocupação, que permita manter o setor economicamente sustentável e operacionalmente flexível.

Nota Final

Este relatório foi elaborado pela Direção da APTAD com base nos dados recolhidos e disponibilizados por diversos operadores de TVDE ao longo do ano de 2024. Para além das informações fornecidas por operadores, foram também consideradas análises do setor provenientes de entidades reguladoras, relatórios oficiais e outros documentos relevantes.

A análise e interpretação dos dados foram realizadas com o objetivo de fornecer uma visão abrangente e rigorosa da situação atual do setor TVDE, incluindo as suas principais fragilidades e as propostas de melhoria e sustentabilidade.

Todos os dados apresentados e as respetivas conclusões são da responsabilidade da APTAD, que assume o compromisso de continuar a trabalhar de forma transparente e colaborativa com todos os intervenientes do setor para garantir a sua evolução de forma justa e equilibrada.

Este relatório pretende ser uma base de reflexão e ação, visando contribuir para a construção de um setor TVDE mais sustentável e eficiente, beneficiando tanto os profissionais como os utilizadores.

A Direção da APTAD agradece a todos os que contribuíram para a elaboração deste documento e reforça o seu compromisso de continuar a representar os interesses do setor com dedicação e responsabilidade.

O conteúdo deste relatório é propriedade da APTAD e não pode ser reproduzido, transmitido ou difundido, em parte ou na totalidade, sem autorização expressa da associação.

APTAD – Associação Portuguesa de Transportadores em Automóveis Descaracterizados