

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA  
DOS AÇORES



COMISSÃO ESPECIALIZADA PERMANENTE DE  
ECONOMIA

# RELATÓRIO E PARECER

**PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO REGIONAL N.º 2/XIII  
PRIMEIRA ALTERAÇÃO AO DECRETO LEGISLATIVO REGIONAL N.º 10/2022/A, DE 24 DE MAIO,  
QUE ESTABELECE O REGIME JURÍDICO DA ATIVIDADE DE TRANSPORTE INDIVIDUAL E  
REMUNERADO DE PASSAGEIROS EM VEÍCULOS DESCARACTERIZADOS A PARTIR DE  
PLATAFORMA ELETRÓNICA NA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES**

**JUNHO DE 2024**



## INTRODUÇÃO

A Comissão Especializada Permanente de Economia procedeu à apreciação, relato e emissão de parecer sobre o Projeto de Decreto Legislativo Regional n.º 2/XIII – “Primeira Alteração ao Decreto Legislativo Regional n.º 10/2022/A, de 24 de maio, que estabelece o regime jurídico da atividade de transporte individual e remunerado de passageiros em veículos descaracterizados a partir de plataforma eletrónica na Região Autónoma dos Açores.”.

A presente iniciativa subscrita pela Representação Parlamentar do Partido Iniciativa Liberal, deu entrada na Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores a 27 de março de 2024, tendo sido enviada a 1 de abril de 2024 à Comissão Especializada Permanente de Economia, por despacho de Sua Excelência o Presidente da Assembleia Legislativa.

### CAPÍTULO I

#### ENQUADRAMENTO JURÍDICO

A apresentação do presente Projeto de Decreto Legislativo Regional, emanada pela Representação Parlamentar do Partido Iniciativa Liberal, decorre da faculdade legal atribuída aos deputados, nos termos da alínea d) do n.º 1 do artigo 31.º do Estatuto Político-Administrativo da Região Autónoma dos Açores (Lei n.º 39/80, de 5 de agosto, alterada pelas Leis n.ºs 9/87, de 26 de março, 61/98, de 27 de agosto, e 2/2009, de 12 de janeiro), em conjugação com o disposto no artigo 156.º do Regimento da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores (Resolução da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores n.º 15/2003/A, de 26 de novembro, alterada pela Resolução da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores n.º 3/2009/A, de 14 de janeiro).

A iniciativa legislativa em análise cumpre todos os requisitos exigidos pelo artigo 119.º do Regimento da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores.

Nos termos do disposto na alínea a) do artigo 42.º e do n.º 1 do artigo 123.º do Regimento, compete em razão da matéria, à respetiva comissão especializada permanente, apreciar a iniciativa e elaborar o correspondente relatório.

Considerando que a matéria da presente iniciativa incide sobre *transportes*, constata-se que a competência para emitir parecer é da Comissão de Economia, nos termos do artigo 5.º da



## ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES

Resolução da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores n.º 1/2024/A, de 8 de abril, que aprova as competências das comissões especializadas permanentes.

### CAPÍTULO II

#### APRECIÇÃO NA GENERALIDADE

A presente iniciativa legislativa, conforme plasmado no seu artigo 1.º e 2.º, visa alterar os artigos 3.º, 4.º, 6.º e 20.º, e aditar o artigo 2.º-A, procedendo à primeira alteração ao Decreto Legislativo Regional n.º 10/2022/A, de 24 de maio, que estabelece o regime jurídico da atividade de transporte individual e remunerado de passageiros em veículos descaracterizados a partir de plataforma eletrónica na Região Autónoma dos Açores.

Na exposição de motivos que fundamenta a apresentação da presente iniciativa, o proponente refere que *“O Decreto Legislativo Regional n.º 10/2022/A, de 24 de maio, estabelece o regime jurídico da atividade de transporte individual e remunerado de passageiros em veículos descaracterizados a partir de plataforma eletrónica na Região Autónoma dos Açores.*

*Decorridos quase dois anos da sua aplicação, verifica-se a necessidade de proceder a alterações ao decreto legislativo regional, de forma a facilitar a entrada no mercado de novos operadores.*

*A liberalização do transporte em veículo descaracterizado por plataformas eletrónicas na Região Autónoma dos Açores promove maior concorrência, flexibilidade de preços e inovação no setor de atividade.*

*A abertura a novos operadores resulta numa maior escolha e preços mais competitivos por parte do utilizador, estimulando eficiência e melhoria contínua na prestação de serviços.*

*Com esta alteração ao decreto legislativo regional pretende-se aumentar o empreendedorismo, a criação de empregos e a dinamização da atividade económica.”.*

### CAPÍTULO III

#### APRECIÇÃO NA ESPECIALIDADE

Na análise na especialidade não foram apresentadas quaisquer propostas de alteração.



**CAPÍTULO IV**  
**ANÁLISE E DILIGÊNCIAS**

O presente Projeto de Decreto Legislativo Regional, por incidir sobre legislação do trabalho, foi alvo dos procedimentos relativos ao exercício do direito de participação na elaboração de legislação do trabalho, previstos nos artigos 472.º a 475.º do Código do Trabalho, aprovado pela Lei n.º 7/2009, de 12 de fevereiro, por remissão do n.º 2 do artigo 16.º da Lei Geral do Trabalho em Funções Públicas, aprovada em anexo à Lei n.º 35/2014, de 20 de junho, pelo que esteve em apreciação pública de 12 de abril a 13 de maio de 2024.

Na reunião da Comissão, ocorrida a 5 de abril de 2024, e após a apresentação, por parte do proponente, da presente iniciativa legislativa, esta deliberou ouvir, presencialmente e com recursos a meios telemáticos, a Câmara de Comércio e Indústria dos Açores e o membro do Governo Regional com competência na matéria.

Deliberou, igualmente, solicitar pareceres escritos às associações de táxis da região e à Associação de Profissionais de Automóveis Ligeiros da ilha Terceira.

De referir que, a Associação de Taxistas de Ponta Delgada, a Associação dos Profissionais de Automóveis Ligeiros da Ilha Terceira, a Associação de Táxis de São Jorge e a Associação de Taxistas do Pico emitiram parecer, os quais se encontram em anexo ao presente relatório e que dele faz parte integrante.

**Da Audição da Secretária Regional do Turismo, Mobilidade e Infraestruturas, ocorrida a 18 de abril de 2024:**

A Secretária Regional, começou por saudar todos nesta primeira reunião da Comissão da Economia em que nos trazem aqui uma primeira alteração como dizia o senhor presidente, do Decreto Legislativo Regional nº10/2022/A, sobre o regime jurídico da atividade do TVDE.

Sobre estas alterações, e num comentário inicial, eu gostaria de sublinhar que não há dúvida, de facto, que o diploma que foi aprovado em 2022 não cumpriu o seu objetivo. Não cumpriu, na medida em que não conseguiu atrair interessados para exercer esta atividade na Região Autónoma dos Açores. O regime aprovado foi um regime objetivamente mais restritivo do que aquele que existe no continente português e na Região Autónoma da Madeira também em certa medida, e talvez se justifique por aí que no resto do país há de fato, várias plataformas a operarem este tipo de serviço e na Região Autónoma dos Açores não houve nenhuma intenção até agora, ao longo destes anos, para sequer se aproximarem deste propósito de exercer esta atividade na região. Consideramos, portanto, importante e até mesmo fundamental que se proceda a alterações ao



diploma que facilitem e promovam a entrada de operadores nesta atividade, porque efetivamente é uma atividade importante, é um tipo de serviço que é necessário também à nossa Região, que tem várias vantagens: desde logo uma maior oferta, e oferta de qualidade e ao mesmo tempo que há uma diversificação da oferta a concorrência também faz com que os que já estão no mercado, e que são fundamentalmente os taxistas, elevem a sua própria qualidade, elevem a sua própria digitalização e introdução de plataformas, como já existe ao nível dos táxis e, portanto, todo o sistema beneficia porque há efetivamente aqui uma maior capacidade das pessoas, fazer um upgrade no serviço geral de prestação do serviço de transporte individual de passageiros. Isto em traços gerais.

Em relação às alterações introduzidas neste projeto, penso que cumprem no essencial este propósito e merecem também na generalidade, a nossa concordância na especialidade, há uma outra coisa que julgo que merece alguma ponderação e que poderei, aqui por exemplo, dar uma outra, mas que a Assembleia também fará o seu trabalho entre os vários grupos parlamentares e certamente chegará a situações de consonância e de equilíbrio e de confluência de posições.

Portanto, em relação à especialidade, e eu começava por lembrar que houve umas queixas para a União Europeia relativamente a algumas destas normas e que estas têm mesmo que ser eliminadas e nesta alteração, é proposta a sua eliminação. Eu faço recordar que a sede social não se pode exigir que esteja nos Açores, porque nós somos membros da União Europeia e, portanto, a sede social pode estar em qualquer estado-membro da União Europeia, ainda mais neste tipo de atividade que é uma atividade muito global e com sedes internacionais, diria eu, com várias sedes e sedes na União Europeia.

Uma outra situação que se colocou a nível das queixas, foi a questão de se exigir 100% elétricos e embora seja uma virtude tendencialmente a caminhar nesse sentido, foi considerado uma restrição excessiva e que punha em causa a livre concorrência para entrada nesta atividade.

Há outras circunstâncias e outras alterações propostas que eu diria que exigem ponderação: a questão dos cursos para o início da atividade e para obtenção do certificado. Eu diria que se os motoristas já fizeram o curso na Região Autónoma da Madeira ou no continente português, devem estar dispensados. Se não fizeram nenhum curso de formação, por mínimo que seja, devem fazê-lo. Mas também concordo que não há razão para se estar a exigir 120 horas. É, de facto, um excesso e, portanto, deve-se considerar o mínimo indispensável e necessário para dar algumas noções daquilo que é a Região e para eles estarem minimamente preparados para interagirem com os seus clientes. Mas reconheço que podem ser substancialmente reduzidas o número de horas dessa formação. Da mesma maneira com que se exige um curso para atualização de



certificação, também pode ser muito reduzida, e até se for reduzido o período de certificação, aqui a tendência é para alargar, deve também haver um refrescamento, uma atualização, mas curta - oito horas, um dia, meio-dia... mas haver alguma atualização, eu penso que é sempre ponderado e disciplinador no exercício da própria função para que façam isso com profissionalismo.

Uma outra questão também da especialidade que eu gostaria de colocar é o facto das taxas neste alteração integrarem o diploma. No diploma anterior, o artigo 20 fixava a repartição, mas remetia a fixação do valor para o despacho conjunto do secretário das finanças e do secretário com tutela dos transportes terrestres. Nesta alteração, é proposta a integração através do anexo das taxas pagas pela certificação. Ora, o que me parece é que como esta questão da fixação de taxas é sempre uma realidade muito mais dinâmica do que o próprio diploma em si, que é um Decreto Legislativo Regional, a formulação anterior é mais flexível. Não obstante, nós não temos nada a opor à redução do seu valor porque efetivamente a emissão e revalidação de uma licença deste tipo de operadores não serão de número tão significativo que em termos de receita possamos ter qualquer restrição à redução. Pode perfeitamente ser reduzido, proponho reduzir para metade, mesmo por despacho, concordo que seja reduzido para metade, sem qualquer dificuldade, porque não é por aqui que se resolve o problema da gestão destes serviços, ajuda, mas não depende do número de licenças, obviamente. A expectativa também de não é muito elevada, mas eu espero que com o tempo se consiga efetivamente atrair alguns operadores para esta atividade.

Eu diria que no essencial nós estamos de acordo com o diploma, na especialidade há aqui uma outra coisa que poderá ser ponderada, mas deixo isso também ao critério da Assembleia que, neste caso, é quem é competente para a aprovação deste projeto e de uma forma ou de outra, penso que o objetivo principal é procurar e conseguir atrair operadores e se o fizermos, já estamos a cumprir o propósito do diploma e é isso que o Governo deseja.

Marlene Damião (PS) – Senhora Secretária ouvi-a atentamente e considerei que fez uma análise bastante sucinta e relevante em relação a este diploma e este projeto que nós aqui analisamos. Concordamos que é importante regular este setor, é efetivamente uma mais-valia para a região diversificarmos a nossa oferta e atrairmos novos negócios, cativarmos os jovens e poderemos por essa via criar mais postos de trabalho e gerar mais empreendedorismo. Naturalmente a regulação deste setor, no alinhamento do que se passou desde 2022, não está a funcionar e prova disso é nós não termos qualquer registo de nenhum interessado no âmbito do desenvolvimento desta atividade. Não obstante, nós acompanhamos a evolução do mercado, estamos naturalmente abertos a melhorar este diploma, mas também temos como referência realidades que tem de ser inspiração de quando nos debruçamos sob temas que são novos, neste caso nossa Região. O que referiu relativamente ao continente e à Madeira é verdade, o continente não é de todo restritivo



## ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES

a nível nacional, e a Madeira tem algumas restrições, aliás, nós temos aqui grandes semelhanças na proposta inicial do DLR nº10 com o DLR da Madeira, mas também eles estão a caminhar no sentido de desburocratizar o sistema. Ainda no mês passado, foi decretado pelo tribunal constitucional que não pode haver limitação de viaturas por operador TVDE, havia uma limitação de quarenta viaturas e foi considerado em tribunal constitucional através da provedora de justiça que esta imposição é ilegal. Eu diria que nós, Açores, estamos efetivamente a tempo de, aprendendo com as outras realidades, termos oportunidade de trabalhar agora no modelo que seja mais eficaz, mais adequado à nossa realidade. Ainda assim, tocando aqui em dois aspetos que eu considero relevantes, gostaria de perguntar à senhora Secretária que, no âmbito do que referi, que é o plano de formação e reiterando o que referi na primeira ronda do início desta reunião da Comissão de Economia, consideramos que a formação é um fator essencial para nós podermos solidificar a boa imagem da nossa Região, em alinhamento com aquilo que se pretende no setor turístico que está cada vez mais a ter o peso que tem na Região e que é caracterizado por produtos de qualidade e de excelência - prova disso são os galardões que nós temos vindo a alcançar nos últimos anos, perguntar-lhe se não considera que esse plano de formação, tal como disse, poderá ser revisto mas uma vez que ele mereceu despacho da sua secretaria, em 2022, como é que vê a possibilidade desta revisão, tendo sido definido uma duração de 125 horas, disse há pouco que poderia ser revisto mas qual é que seria, na vossa perspetiva, o cenário ideal do plano de formação ajustado a esta atividade? Quais são as áreas que diria que são as áreas essenciais para nós nos debruçarmos e quais são as medidas que pretendem executar neste sentido?

A segunda questão, e porque também tutela a área da energia, estando nós numa era de transição energética, havendo um enfoque sobremaneira naquilo que é cada vez mais um recurso à energia, em detrimento de outras opções, sabendo que em notícias globais, nós vimos e lemos cada vez mais que haverá uma forte aposta até 2030, do foque ser exclusive, neste caso, em viaturas elétricas com apoios subjacentes à aquisição dessas viaturas, a Uber, inclusive, lançou uma informação que até 2030 quer que a sua frota esteja 100% coberta por viaturas elétricas. Pergunto, senhora Secretária, se no âmbito da imposição do decreto original promove a aquisição de viaturas elétrica para quem quer desenvolver esta atividade, qual é a posição do Governo, neste sentido?

A Secretária Regional respondeu, vou tentar seguir aqui as perguntas, mas no início eu diria logo como posição de princípio, que considero que a nossa capacidade legislativa ao nível da Região Autónoma dos Açores, portanto, ao nível da nossa autonomia é para exercermos uma capacidade que sirva melhor a Região Autónoma dos Açores, que beneficia a Região relativamente ao resto do país, caso contrário, podemos ficar com a legislação nacional. Fazer uma legislação regional que



não beneficia a Região, que faça com que nos apareçam operadores, empreendedores e pessoas interessadas numa atividade que é importante para a Região, obviamente que esta legislação não cumpriu os objetivos de autonomia. A autonomia exerce-se, do ponto de vista legislativo, para beneficiar a própria autonomia e beneficiar a Região como posição de princípio e, portanto, é com base nesta posição de princípio que eu entendo que se deve fazer alterações a este diploma para cumprir esse propósito. Indo agora às questões em concreto: qual o plano de formação, uma vez que é fixado por despacho? Obviamente que o diploma atual prevê no nº 4, do artigo 4º, que o curso de formação para motoristas na Região deve ter uma carga horária a definir e os conteúdos técnicos que lá estão inscritos, portanto, são estes conteúdos que se vão manter com uma carga horária menor. Não vejo razão nenhuma para se desenvolver muito alguns dos conteúdos e podemos dar aos motoristas uma carga horária bem inferior atingindo com isso o mesmo objetivo. Não é preciso ir para as questões técnicas, que são iguais em todo o lado e, portanto, restringir isso a questões e áreas muito específicas da história dos Açores de algum enquadramento da necessidade de dotar os motoristas de informação mínima muito mais específica relativamente à Região do que conhecimentos gerais de técnicas ou de questões relacionadas com a própria condução ou com o exercício da atividade que é igual em todo o lado.

Será por despacho como aqui se refere o nº4 do artigo 4º, que será fixada uma carga horária que poderá ser 50 horas, poderá ser de 40 horas. Penso que 50 seria o limite máximo que chega muito bem para dar um curso com os conteúdos necessários para dotar os motoristas dos conhecimentos para o exercício desta atividade também não é assim tão exigente quanto isso. Não estamos a falar de guias turísticos nem estamos a falar de agentes turísticos que tenham que ter uma formação muito mais alargada e com mais conteúdo e com mais preparação. Digamos que estamos disponíveis para fazer essa concertação com a Assembleia, se assim o entender, poderá até por resolução, recomendar o número de horas em vez de ficar no diploma, como já não está hoje, em vez de ficar ao critério do próprio Governo, se entender a recomendar, também podem recomendar. E eu estendo isso à questão das taxas para obtenção da certificação também podem recomendar um valor e podemos apenas consensualizar e nós faremos o despacho em conformidade com isso. Não temos qualquer objeção a que se faça num sentido ou noutro. Julgo que é excessiva a carga e que convém haver o mínimo de transmissão de conhecimentos às pessoas que vão operar e que vão entrar nesta atividade. Como também disse no início, se já estiverem certificados noutro mercado nacional – no continente ou na Madeira – podemos então dar um curso mais pequeno ainda, com um número de horas idêntico, e apenas fazermos uma atualização porque já são certificados por outras entidades (IMT, ou entidade reguladora da Madeira) para o exercício desta atividade.





## ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES

Em relação às viaturas elétricas, na nossa opinião, poderá ter uma redação tendencialmente elétrica, exigir como exigiram, convenhamos que já deu o resultado que tinha a dar, não apareceu ninguém porque não se pode pedir 100% neste momento seja a quem for para ter a sua frota 100% elétrica. Julgo que é uma questão, aliás, levantada pela própria Comissão Europeia e é uma questão que tem de ser mesmo alterada no diploma por imposição de livre concorrência. Também ninguém exige aos táxis que eles sejam todos 100% elétricos, basta isso para a Comissão Europeia a levantar a questão e, portanto, poderá sempre haver uma norma de se caminhar nesse sentido, tendencialmente, sem ser impositiva. A Uber, como refere a senhora deputada e bem, utiliza isso como um fator competitivo relativamente às outras plataformas. E eu acho bem, portanto, é o mercado a funcionar e como se vê, mesmo sem imposição, os operadores seguem estas normas ambientalmente adequadas e de descarbonização para ganharem alguma competitividade naquilo que é a promoção que fazem deste tipo de atividade. Eu acho que o mercado normalmente resolve esses problemas. Do ponto de vista legislativo, não é mesmo possível manter a norma como ela está.

No direito de réplica, a deputada Marlene Damião, referiu, é com agrado que percebemos que também está interessada em manter e dar importância e relevância ao plano de formação que nós consideramos que efetivamente é um elemento crucial no desenvolvimento deste diploma e, portanto, mesmo que mereça, como referiu, uma revisão em termos de carga horária e em termos de complexidade, não deixar cair esta exigência, vejo isso com muito agrado porque pensamos da mesma forma. O fator formação é essencial para determinar a qualidade do serviço prestado.

Ouvi atentamente o que referiu também em relação à questão das viaturas elétricas e perguntava-lhe, senhora Secretária, se o documento que recebeu com as queixas e com as opiniões do relatório da Comissão Europeia, se era possível disponibilizarmos também esse documento para que possamos ter acesso ao mesmo e averiguar aquilo que resumidamente referiu. A Secretária Regional, respondeu, congratulo-me com a posição da senhora deputada Marlene Damião. É sempre bom que haja consonância de posições quando elas resultam no bom funcionamento das nossas instituições. Relativamente à disponibilização dos documentos, vou providenciar.

Luís Leal (PS) – Senhora Secretária, tendo em conta as observações que fiz na proposta de alteração ao Decreto Legislativo Regional tenho algumas questões, tendo em conta a proposta, considera que para a obtenção de certificado regional de motorista é preferível o motorista ser titular de uma carta de condução há mais de dois anos conforme a proposta que é feita, ou manter os três anos, relativamente à categoria B? Por uma questão de segurança rodoviária. Outra questão: considera que as taxas devidas pelos procedimentos administrativos devem ficar



## ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES

congeladas no próprio diploma ou devem ser fixadas por despacho conjunto do mesmo Governo Regional relativamente à competência das finanças e transportes terrestres. Outra observação, afirmou que o objetivo do diploma inicial não foi alcançado e que a autonomia, no fundo, em matéria legislativa não foi adequada?

Mas se assim é senhora Secretária, também relembro que, além do poder legislativo que a Assembleia tem, o Governo também tem poder legislativo, designadamente efeitos da regulamentação. E o atual regulamento da sua autoria prevê 125 horas de formação que agora também entende que deve ser alterado, portanto, esta constante atualização, felizmente, a autonomia permite-nos, mas a reciprocidade, isto é, se agora também admite que as 125 horas de formação que regulamentou, se estão ou não exagerar.

A Secretária Regional respondeu, senhor deputado Luís Leal. Eu penso que de alguma forma já respondi algumas dessas questões, mas não me custa nada voltar a elas. Em relação aos dois ou três anos de carta de condução, não tínhamos ainda falado. A lei prevê que a carta possa ser apreendida até um ano, ou seja, se o condutor até um ano cometer determinadas infrações para lhe ser retirada a carta, ele tem de fazer novamente o exame. Portanto, digamos que já prevê quase que um ano como o tempo razoável para o condutor ser considerado “adulto”, do ponto de vista do exercício da condução. De qualquer maneira entre dois a três anos, eu acho que não faz grande diferença. Qualquer um de nós já tem carta, quando se fixa três, porque é que é três e não é quatro? Ou porque é que é quatro e não é dois? Não vejo nenhum problema quando aprovaram três, mas também não vejo nenhum problema em passar para dois, porque acho que ao fim de dois anos, qualquer condutor tem a destreza suficiente, ponderação suficiente para poder conduzir. Julgo que o importante verdadeiramente é a idoneidade do condutor e essa está prevista no artigo 5º, julgo eu e, portanto, para mim, essa a idoneidade do motorista. Artigo 5º. Esta sim é fundamental, não é alterada e tem de ser respeitada porque aqui é que nós aferimos se as pessoas têm todas as condições para poder exercer o exercício, desde que tenham uma carta de condução, obviamente neste caso com mais três ou com mais dois. Julgo que não é relevante e penso que se pode perfeitamente reduzir para dois anos, porque considero que um motorista com dois anos de carta já tem condições mais do que suficientes para o exercício da função de condução. Para o exercício da função motorista, artigo 5º, neste enquadramento TVDE. Julgo que aí, na minha parte é perfeitamente indiferente, se dois anos permitir chamar mais pessoas a esta atividade, se com dois anos der maior oportunidade ou algum empreendedorismo jovem, é mais um fator a favor da atratividade para a função. Portanto não vejo inconveniente nenhum em reduzir para dois.

Quanto às taxas congeladas, eu já tinha referido esta situação, eu julgo que fica mais flexível na formação atual que é remeter para despacho, de conjunto dos dois secretários das finanças e da



tutela dos transportes terrestres, em vez de colocar isso num Decreto Legislativo que, por natureza, é um decreto muito mais rígido e que não se está a alterar a toda a hora, nem faz sentido que esteja. Como esta realidade das taxas é mais dinâmica, porque tem a ver com a inflação, tem a ver com a conjuntura económica geral, tem a ver até às vezes com alterações de denominação etc., ficaria para despacho, sendo, contudo, e também já referi isso, disponíveis para qualquer contextualizar, inclusive com a Comissão de Economia, o valor dessas taxas. Porque não querer chamar para o Governo a fixação das taxas, não tem aqui qualquer um objetivo monetário ou de valor. Tem apenas o objetivo de flexibilizar a legislação. Em relação à formação, foi remetido para despacho conjunto, um despacho que está no artigo 4º e também facilmente se vê, é só pelo membro do Governo responsável pela área dos transportes terrestres e, portanto, já existe, mas facilmente se altera. Lá está porque tem a flexibilidade de ser um dos passos se estivesse fixado no diploma, teria que ser alterado agora o número de horas.

A Iniciativa Liberal propõe a sua eliminação, se entenderem eliminar a Assembleia é soberana, se entenderem reduzir o número de horas, podem fixá-las ou no diploma, ou podem remeter como está agora para despacho conjunto, e nós consensualizaremos convosco aquilo que se considera o número de horas do ponto de vista técnico do nosso lado, do ponto de vista político, do lado da Comissão, chegaremos a um número de horas que seja considerado razoável para podermos fazer então um despacho que vá ao encontro do objetivo deste diploma, desta alteração, melhor dizendo.

No direito de réplica o deputado Luis Leal, referiu, eu não percebi qual é a posição do Governo relativamente à carga horária: se diminuir ou se é manter?

A Secretária Regional respondeu, senhor deputado Luís Leal, de facto eu não me referi a isso, mas eu tinha referido no ponto anterior a responder à senhora deputada Marlene Damião, disse que a carga horária devia reduzir. Falei numa possibilidade de ser, no máximo, 50 horas em vez das 125 e, portanto, a partir daí, consensualizar com a Comissão de Economia, se assim entender para podermos fixar uma carga que satisfaçam ambas as partes, o poder executivo e o poder legislativo.

### **Da Audição da Câmara de Comércio e Indústria dos Açores, ocorrida a 18 de abril de 2024:**

Professor Mário Fortuna – Da parte da Câmara do Comércio, devemos explicar que o meu colega Francisco Rosa teve um imprevisto de última hora e não conseguiu comparecer a esta audiência, de qualquer forma a posição da Câmara do Comércio relativamente às propostas introduzidas, diria que é favorável, na medida em que as propostas que estão a ser avançadas, são propostas que tornam a exploração desta tipologia de serviços mais adequada ao ambiente competitivo e concorrencial que existe nesta área a nível mundial, podemos dizer assim. Esta tipologia de



## ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES

serviços é uma tipologia que está generalizada em todo o mundo e tornou-se uma expectativa dos viajantes de terem este tipo de serviço quando chegam a qualquer destino. Da nossa parte, em resumo muito simples, as alterações que estão a ser propostas vão no sentido de trazer mais razoabilidade à regulamentação que foi inicialmente proposta. E ficava-me por aqui nesta introdução inicial.

Marlene Damião (PS) – A plataforma eletrónica, ou melhor, o sistema que estava previsto nesse Decreto Legislativo Regional de constar na página da subdireção dos serviços de transportes terrestres é inexistente. Esta é, para nós, uma preocupação que merece efetivamente uma atenção, uma análise e uma posição definitiva em relação a este assunto. Deixarei, mais para a frente, mais alguns comentários, mas da leitura atenta que fizemos de todas as propostas apresentadas da alteração a vários artigos e alíneas, podemos dizer que concordamos com algumas, discordamos de outras, temos aqui algumas sugestões que gostaríamos de apontar, mas eu preferia reservar isso mais para a frente.

O Professor Mário Fortuna interveio e disse, não ouvi a senhora deputada Marlene Damião, que me parece que ia começar a falar, mas eu não ouvi nada do que ela possa ter dito.

A deputada Marlene Damião retomou a palavra, dizendo, o que nós referimos foi que efetivamente o Partido Socialista acha que esta proposta da Iniciativa Liberal reveste-se da maior importância, considerando que este Decreto Legislativo Regional está em vigor há dois anos e nesses dois anos não houve qualquer desenvolvimento no âmbito desta matéria até porque é dito pela IL e confirmado pelo senhor Secretário dos Assuntos Parlamentares e Comunidades, não há registo de nenhum motorista TVDE, não há nenhuma plataforma eletrónica na Região, não há nenhuma base de dados que sustente esse Decreto Legislativo Regional e, portanto, nós vemos com bons olhos esta proposta de revisão. Temos algumas posições relativamente a estas revisões, mas essencialmente a pergunta que deixamos é o que é que é feito da plataforma? Há ou não há base de dados, ou melhor, não havendo – porque já tivemos essa resposta – porque é que não há, sabendo que o DLR existe, foi aprovado em plenário, o que é que se está a passar nos Açores para nós não termos qualquer tipo de informação sobre este assunto?

O professor Mário Fortuna, respondeu, nós não temos qualquer intervenção relativamente ao registo da plataforma, dos utilizadores ou sequer qualquer informação sobre quem está ou não está interessado, portanto só as autoridades é que poderão responder a uma questão desta natureza porque estamos a falar de informação que mesmo só as autoridades é que terão. De qualquer forma, posso especular porque é que não há nenhum interesse relativamente a esta matéria: as restrições são de tal ordem que tornam o negócio muito difícil, desde logo a primeira



exigência dos carros serem todos elétricos, portanto é uma exigência significativa para o mercado que está numa fase de arranque nesta tipologia de serviços. As plataformas não tiveram nenhum problema em entrar nos serviços de entrega ao domicílio, de refeições. Aí a logística é mais simples: viaturas motorizadas simples, mas exigir que os carros TVDE sejam todos elétricos é uma exigência bastante significativa. Até porque o mercado nem sempre consegue responder em devido tempo as solicitações do mercado para este efeito. É uma suspeita e nem era demasiadamente restritiva e por isso não há qualquer interesse em utilizar o sistema.

No direito de réplica a deputada Marlene Damião, referiu, a pergunta não era diretamente a si, por isso peço desculpa. Corrijo aqui esta minha falha de comunicação. Efetivamente a pergunta é lançada no âmbito desta reunião, e desta Comissão, e não carecia que fosse respondida por si. Percebo o que diz, nós reconhecemos que essa iniciativa originalmente foi apresentada pelo Partido Socialista e se alguma coisa não estiver bem assumimos responsabilidade desta matéria e estamos naturalmente disponíveis para consertar aqui um caminho e uma direção que permita uma revisão construtiva e que sirva os propósitos daquilo que a Região tanto exige neste âmbito. E, portanto, o que gostava de deixar como nota é que temos algumas questões que gostaríamos de colocar, não diretamente a si, mas ao Governo sobre a visão que têm sobre esta matéria. Ouvir essa posição era importante.

Francisco Gaspar (PSD) – Uma das questões que eu queria levantar, já foi respondida pelo senhor Presidente, tem a ver com a obrigatoriedade que na altura houve de os carros serem 100% elétricos, de acordo com a sua apreciação não fazem qualquer sentido, é uma posição que acaba por condicionar que alguém de alguma forma queira também aceder a este tipo de serviço. Tendo a resposta já ter sido dada por si perguntava também, relativamente àquilo que são as posições propostas apresentadas pela Iniciativa Liberal, o que acha relativamente a esta matéria, até porque o IL conforme nós sabemos, está a pedir a eliminação dessa formação. Acha que é uma questão pertinente a ser equacionada, relativamente a esta matéria dos TVDE?

O professor Mário Fortuna, respondeu, relativamente à questão da formação rodoviária, as propostas da Iniciativa Liberal parecem-nos razoáveis e, portanto, podemos complicar ou não complicar demasiado estas iniciativas e basicamente é isto. A legislação daquilo que se passa nos Açores não deve ser muito diferente daquilo que se passa a nível nacional, porque se é para manter alguma competitividade dos serviços nos Açores, eles não podem ser mais burocráticos e mais impeditivos do normal funcionamento do que aquilo que acontece a nível nacional. No nosso entender, as propostas são adequadas e razoáveis neste sentido também.



## ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES

Nuno Barata (IL) - Apraz-nos registar a concordância da Câmara de Comércio e Indústria dos Açores com a nossa proposta de agilização deste processo de licenciamento dos TVDE: um processo inverso, já que o Partido Socialista primeiro começou por complicar e agora já está disponível para descomplicar o que é sempre bom e de registar. Costuma ser ao contrário - primeiro facilita-se e depois quando as coisas começam a ser demasiado facilitadas é que se regula. Mas nós percebemos também uma questão ideológica. Senhor professor Mário Fortuna, da sua parte como empresário, como presidente da Câmara de Comércio dos Açores, mas essencialmente também como economista, gostava que nos dissesse a importância dessas plataformas para a modernização da economia açoriana, principalmente das ilhas maiores, onde provavelmente serão aquelas onde a TVDE se pode implementar por uma questão de mercado. Qual é a importância que estas plataformas têm no desenvolvimento das economias modernas?

O professor Mário Fortuna, respondeu, vou começar por dizer que a importância é muita, porque os destinos afirmam-se pela sua competitividade na falta dela e vamos compreender que estas plataformas são uma tipologia de serviços já generalizado pelo mundo inteiro. Qualquer canto do mundo para onde vamos temos esta tipologia de serviços e os turistas quando viajam esperam encontrar plataformas que façam isso e as plataformas, inclusive que lhes são conhecidas e já são várias, já não é só a Uber, há outras plataformas como a Bolt que fazem a mesma coisa.

Estas plataformas são formas de criar empregos locais, de certa forma também, e de proporcionar serviços convenientes que os turistas reconhecem, conhecem e gostam de utilizar. O que está aqui em causa é a nossa competitividade e nisto ou acompanhamos os tempos ou então ficamos para trás. Aderir ou permitir que essas plataformas funcionem nos Açores é um salto qualitativo fundamental que vem servir, vamos ver, não só os turistas, mas também os locais. Eu acho que esta é uma mensagem fundamental que registamos. Se nos queremos afirmar no mundo do turismo, no mundo do turismo internacional, obrigatoriamente temos que adotar esta tipologia de serviços. Para mim, a questão é a competitividade, que interessa não só naturalmente aos empresários, a quem se dedicar à atividade de TVDE, como também aos hotéis e restaurantes e outros serviços porque a mobilidade dos turistas fica facilitada, uma vez que cá estejam e havendo estas plataformas. Esses pequenos pormenores de competitividade são fundamentais, porque são erros que tornam o destino mais competitivo ou menos competitivo e esta maior ou menor competitividade também que determina se determinados operadores na cadeia de valor do turismo ficam ou vão embora. Temos de ter muito cuidado com esta competitividade porque a falta dela relativa com outros destinos neste momento, que determinou, por exemplo, que a Ryanair deixasse de voar para os Açores no inverno. São esses pequenos pormenores que são fundamentais, porque é de pequenos pormenores que se constrói a experiência do turista, e se o



turista tem expectativas de ter soluções para a sua mobilidade, que não necessariamente apenas o carro de aluguer, portanto, é importante que nós tenhamos estas facilidades disponíveis para eles. Há um programa de competitividade do nosso destino, com os serviços que apresentam ou não apresentam.

Marlene Damião – Em relação ao que foi abordado relativamente ao plano de formação consideramos que a formação é sempre essencial para salvaguardar a boa imagem de um destino e nós, desde sempre, enfatizamos que, e inclusive os taxistas tiveram formações de quando em vez, nomeadamente na componente de língua inglesa – porque nós Região sempre quisemos e achamos que era importante saber receber e receber bem – portanto a componente formativa deste DLR é, para nós, essencial e não deve ser descurada. Não obstante, poderá ser revista ao nível de alguns conteúdos que nele constam, no plano curricular, nomeadamente matérias relacionadas com as técnicas de condução e com as normas legais de condução, mas na nossa perspectiva o plano de formação é essencial.

Doutor Mário Fortuna, concorda com esta análise que nós fazemos relativamente ao sucesso da ação e a boa imagem do nosso destino passar precisamente por uma formação, mesmo que tenha de ser revisto este plano que é aqui apresentado, mas que possa salvaguardar que uma atividade como esta, que é tão importante para o nosso destino, que dinamize o nosso setor e que dinamiza a nossa Região, seja ponderada e seja de carácter obrigatório?

O professor Mário Fortuna, respondeu, de carácter obrigatório não diria, carácter recomendado sim: pode recomendar aos operadores que tenham formação adequada. Não podemos é estar a exigir mais do que se exige nos outros mercados porque se assim for vamos chegar ao ponto em que reduzimos mais uma vez a apetência para a inclusão deste serviço. De resto diria que, e comparando com outros mercados por onde temos andado, nos Açores de um modo geral o domínio da língua inglesa é razoável. Em termos comparativos, o domínio é praticamente nulo e mesmo assim, esses serviços funcionam bem. Eu acho que tem de haver ponderação naquilo que exigimos e particularmente no arranque da iniciativa. Se não apareceu nenhuma iniciativa nos Açores relativamente a estas plataformas, é porque, de facto, elas estão de tal maneira restritivas, que não tem interesse para ninguém e se continuamos a impor restrições excessivas é isso que vai acontecer. Eu acho que era mais recomendado termos, como já foi aqui referido, um processo mais facilitado no arranque e posteriormente, já com alguma experiência, constatar se é ou não é preciso impor outras restrições, ou obriga dar outras áreas de intervenção formativa.

Dado o desempenho do programa ou da iniciativa nos primeiros dois anos, tenderia a facilitar um pouco mais do que estar a restringir, recomendando naturalmente que os condutores se



submetessem a formação, eventualmente até criando um programa que facilitasse a formação nesta área.

António Lima (BE) - Faço uma breve intervenção que vem no seguimento das considerações e opiniões que têm transmitidas pelo doutor Mário Fortuna acerca deste regime em geral, sobre as alterações também em particular. No que respeita, por exemplo, à questão da concorrência, à questão da igualdade relativamente a outros operadores e às condições pra esses operadores TVDE poderem operar na Região. Fazendo um breve enquadramento, é preciso referir que a competitividade que estas plataformas têm, têm advindo muito não só de uma questão tecnológica que é evidente, mas também relativamente à forma como se relacionam com os trabalhadores, que são, de facto a mão de obra destas plataformas e que têm, em Portugal e noutros países, embora tenham existido já várias alterações a esse nível, mas caracterizam-se por serem relações de trabalho muito precárias, com poucos ou nenhuns direitos. Ainda recentemente em Portugal assistimos a protestos significativos por parte destes trabalhadores relativamente às condições de trabalho e de remuneração que têm, o que revela claramente, não só em Portugal, mas em outros países, que essa competitividade se faz muito à custa dos baixos salários, da precariedade e da exploração de uma mão-de-obra que as plataformas pretendem que seja muito barata e esse é claramente um dos grandes fatores dessa competitividade. Na Região temos um regime nacional, de operação, que tem algumas condições que, embora nós gostaríamos de ter visto, por exemplo, a questão da relação laboral clarificada do trabalhador da plataforma com a própria plataforma, eliminando a figura do intermediário, que existe tanto na legislação nacional como a legislação regional, certo é que no ano passado existiram alterações a nível laboral que vieram de certa forma garantir que haja uma possibilidade de reconhecimento dessa relação de laboralidade e existem muitos processos neste momento, seja das autoridades de trabalho, seja até nos tribunais para o reconhecimento dessa condição de laboralidade. O que vem de certa forma, criar ou garantir uma maior igualdade entre as diferentes empresas, nomeadamente do transporte chamado táxi, e a questão dessas plataformas TVDE. No que diz respeito aqui aos Açores, a questão relativamente à competitividade e relativamente à concorrência, aquilo que pergunto é que a Câmara do Comércio concorda que haja regras diferentes ao nível da exigência para as empresas que operam o mercado dos táxis e para estas plataformas, ou seja, se considera que os trabalhadores devam ter regras diferentes e se as próprias empresas se devam reger por regras substancialmente diferentes. Isto parece-me claro que essas regras serão diferentes, com esta alteração e mesmo assim sem esta alteração, já seriam algo diferente. A Câmara de Comércio concorda que essas regras no que diz, por exemplo, a formação, sejam manifestamente diferentes





e se isso não poderá pôr em causa também não dar um benefício ao nível da competitividade para as TVDEs, em detrimento de outros operadores?

O professor Mário Fortuna, respondeu, diria que estamos a falar de modelos de negócio completamente diferentes. Os TVDEs são plataformas onde as pessoas se apresentam quase como empresários deles próprios, com a sua própria viatura e naturalmente prestando um serviço, que é intermediado por via eletrónica. Estamos a falar de uma postura mais *freelancer* que é um modelo de negócio que alguns naturalmente aderem. Os táxis têm um modelo de negócio um pouco diferente, porque nos táxis tipicamente temos investidores que são os donos dos táxis e os taxistas são trabalhadores por conta de outrem. Portanto, naturalmente que as questões laborais num e noutro caso são diferentes. Num caso, estamos a falar de uma atitude mais empresarial autónoma, noutro estamos a falar numa postura mais de trabalhador por conta de outrem. Esta diferença existe e deve ter sido em conta. Num lado temos uma atitude mais empresarial, do outro temos uma atitude de trabalhador por conta de outrem. Dito isso, também é importante dizer que os próprios táxis também já têm uma plataforma. Eu tenho no meu telemóvel, a plataforma Izzy Move, que é uma plataforma nacional onde os táxis também aderiram à questão de terem as reservas feitas da mesma forma que as outras plataformas de TVDE. Há diferenças, eu acho que o mercado tem de se ajustar àquilo que funciona melhor. No caso dos táxis, como digo, temos empresas de táxis, que têm vários táxis e empregam pessoas que conduzem os seus táxis. No caso dos TVDEs, não é bem assim porque os modelos são diferentes, portanto devem ser encarados de forma diferente, as exigências devem eventualmente convergir para situações similares. Basicamente senhor deputado, era isso que eu diria. São modelos diferentes, têm de ser vistos de forma diferente. Agora uma coisa é certa: para a nossa competitividade nós não podemos deixar de abrir o nosso mercado aos serviços que os nossos visitantes esperam que vão estar disponíveis nos outros sítios com os quais nós concorremos. A mensagem aqui esta: o mundo à nossa volta mudou e é bom que nós mudemos com o mundo porque, caso contrário, vamos acabar por ser uma peculiaridade que eventualmente estranha, mas seguramente diferente daquilo a que as pessoas se habituaram a utilizar. A minha resposta é essa, a falar de realidades diferentes. Os táxis já fizeram alguma adaptação, eventualmente poderão ter de continuar nesse processo adaptativo, caminhando para um modelo que seguramente é um modelo mais eficiente na utilização de recursos e diria também na disponibilização de oportunidades de negócio.

Nuno Barata - Professor Mário Fortuna, eu vou abusar um pouco da sua presença porque o senhor deputado António Lima, na sua pergunta levantou aqui um assunto que parece pertinente e que já agora aproveitava a sua presença para colher a opinião da Câmara de Comércio e Indústria dos Açores. Na verdade, esta alteração que nós aqui propomos vem criar uma desigualdade



relativamente ao serviço de táxi. A Iniciativa Liberal ponderou apresentar simultaneamente uma alteração também aos serviços de táxi, no entanto, esbarramos com legislação nacional que carece ser alterada, ou seja, obrigaria a uma outra proposta de lei para mexer numa lei nacional que é já de si muito complexa e que pode inclusivamente criar mais problemas do que facilitar e adaptá-la à Região posteriormente. De qualquer maneira eu gostava de ouvir o professor Mário Fortuna sobre essa necessidade de agilizar também o acesso à atividade do táxi na Região Autónoma dos Açores.

O professor Mário Fortuna, respondeu, acho que a atividade dos táxis poderia ser mais que liberalizada. O modelo fechado de praças, de concessão de direitos restritos a alguns, é um modelo restritivo, é um modelo do passado. A liberalização também no acesso à atividade de táxi, poderia ser ou deve ser liberalizada permitindo que seja o mercado a determinar quantos táxis é que há ou não há em cada sítio. É mudar um modelo de negócio, por isso disse à pouco que eventualmente temos que pensar numa convergência entre aquilo que são os TVDEs e aquilo que são os táxis tradicionais e perceber qual das modalidades é melhor quer para o serviço prestado, quer também depois para os trabalhadores e para as empresas. Eu sei que ter praças, ter monopólio de uma determinada atividade parece sempre interessante porque se bloqueia a entrada de outros intervenientes, mas este não é propriamente o modelo que ao longo dos anos se tenha revelado o melhor.

Luís Leal (PS) - Senhor professor, nós compreendemos a questão da desburocratização relativamente à licença no fundo da TVDE, mas também entendemos que não deve ser dado um cheque em branco, até por razões de segurança, por exemplo, eu pergunto ao senhor professor se acha que alguém para ser um condutor TVDE, deve ter mais de 3 anos de experiência na condução, isto mesmo para evitar questões de menor segurança, na questão rodoviária. Outra questão diz também respeito aqui ao pedido de alteração da Iniciativa Liberal relativamente àquilo que são as taxas a pagar, isto é, na proposta de alteração da Iniciativa Liberal há aqui uma tendência de fechar no próprio diploma aquilo que devem ser os valores a pagar relativamente às taxas, e se concorda ou não com o facto de ficar aqui fechado no diploma, sob pena de haver algum tipo de atualização não ser mais fácil do ponto de vista administrativo estar ligado ao departamento do Governo responsável atualizar esses rótulos.

O Professor Mário Fortuna, respondeu, relativamente às questões, primeiro aos dez anos de experiência: quantos anos precisa um jovem para ser um bom condutor? Eu acho que não são precisos dez anos para uma pessoa se tornar um condutor ágil, se ao fim de cinco anos a pessoa (ou de 1 ano), a pessoa não estiver suficientemente hábil, naturalmente temos um problema de habilidade de condução e é um perigo. Este problema da qualidade do serviço e da qualidade da



condução fica dirimido nas próprias plataformas, porque no fim de cada viagem o cliente pode pronunciar-se, e pronuncia-se, relativamente à qualidade da viagem. Portanto, há uma avaliação contínua do desempenho dos condutores e é evidente que as plataformas gerem a qualidade dos condutores e naturalmente, que se tiver um condutor que não tem a devida competência para o serviço que está a prestar naturalmente que lhe retiram a licença. Eu acho que é um sistema de autocontrolo que as plataformas têm, cá está que os táxis não têm. Diria, por exemplo, eu falo de algumas situações que já experienciei na vida que para mim daria para retirar imediatamente a licença aos taxistas certificados de muitos anos. Portanto, é uma questão de controlo, é uma questão de se garantir que o sistema se autocorrige com a devida rapidez. Relativamente à questão de as taxas estarem fixadas no diploma, a revisão deste diploma, quer dizer que também a qualquer altura, é possível voltar a visitar o diploma para rever apenas as taxas. Para mim é mais uma questão de forma do que de substância. Mais importante é que se definam as taxas, e também eu acho que é importante que não se faça uma afetação prévia das taxas a uma determinada função, conforme está no diploma original. As taxas são receitas da Região ou do Estado que depois não de ser afetas a funções, conforme a decisão política de cada um, nas decisões relativamente às opções do orçamento.

### **Da Audição da Associação de Táxis de Ponta Delgada, ocorrida a 31 de maio de 2024:**

Começou por falar o presidente da Associação de Táxis de Ponta Delgada, António Feleja, que reforçou a grande importância de se debater este assunto (TVDE) acrescentando: juntamente com as outras Associações de Táxis dos Açores, nós já debatemos o assunto entre as associações e o que eu disser aqui tem a ver com a posição em geral dos taxistas dos Açores. O que a Iniciativa Liberal apresentou, no entender dos taxistas, é uma facilidade enorme em abrir as portas da região à TVDE.

A posição da Associação nunca foi contra eles entrarem na região. A posição da Associação é contra as alterações que existem aqui. Por exemplo, temos aqui uma alteração que é a sede do estabelecimento efetivo e estável na região. Eu não posso exercer uma atividade no continente e ter a minha sede oficial aqui, qualquer pessoa do continente pode vir cá exercer atividade do Uber e tem a sua sede no continente, ou seja, fisicamente está cá, mas a nível de escrita, a sua sede oficial. Onde é que ele dorme? Trabalha aqui e à noite vai dormir para o continente? Eu acho que não faz sentido nenhum.

Outra questão tem a ver com uma comunicação da espécie do exercício da atividade que a Iniciativa Liberal, quer acrescentar em vez de ser um período de 365 dias para abrir a suspensão, a Iniciativa Liberal quer acrescentar mais 365 dias, ou seja, a pessoa pode estar com a sua atividade



cancelada durante dois anos que depois não precisa de pedir formalmente por escrito para exercer de novo. Eu se quero ser um profissional exemplar tenho de ter uma formação inicial para ter um certificado de taxista. Qualquer uma das associações, acha por norma e por direito um profissional, que quem queira vir para o setor tem de ter formação profissional. Tem de saber as regras, tem de saber como é que funciona, tem de ter uma formação. A Associação é a favor disso. Não somos é a favor é de fazer uma reciclagem de 5 em 5 anos, porque daqui a 5 anos o que é que eu vou aprender lá, se a minha maior escola é a prática todos os dias? E o que a Uber quer é suspender ou facilitar a formação das pessoas para exercer a atividade. Qualquer pessoa que não tenha uma base, abre a sua plataforma e mete-se a trabalhar aí sem ter formação nenhuma. Isso no ver dos taxistas é péssimo.

Outra questão que achamos que é grave, é se eu tenho a minha viatura avariada uma semana ou duas na oficina, está parado, mas se o meu veículo estiver avariado 2 ou 3 meses, eu tenho de a substituir para poder exercer a atividade. Tenho que por a licença naquela viatura, tenho de pedir o alvará para fazer alteração de matrícula, tenho de pedir a licença à Câmara Municipal, pintar o novo carro e mudar aquela viatura temporária para aquela licença.

No ver da Iniciativa Liberal o carro está variado dois/três meses, ele pega no telefone e liga para a entidade e diz que o seu carro avariou e vai buscar outro, e toca a andar, ou seja, pode ser o carro até de um familiar, isto é, a viatura dele está avariada, está na oficina e ele não precisa de fazer nada, é só dizer que quer substituir. De quem é essa viatura? Em que nome está? Essa viatura circula livremente, não é inspecionada, não há um registo sobre ela, não há um registo entre as entidades que atestaram isso, ou seja, é uma viatura meio clandestina. A nosso ver, não posso e não devo colocar um carro a circular sem comunicar às entidades e fazer tudo por escrito, identificar a viatura e pô-la em atividade.

Outro caso, por exemplo, a emissão da reivindicação de referência da atividade de operadora. O Estado, no diploma atual, recebe 200 euros, a Iniciativa quer mudar para metade; o licenciamento da operadora plataforma eletrónica o Estado recebe 500 euros, a Iniciativa quer passar para 250 euros. Porque é que querem facilitar tanta coisa e ao táxi não é facilitado em nada. E tem a questão dos carros elétricos que para nós é a mais grave de todas. Há pouco tempo saiu num diploma no continente que o Governo quer incentivar os taxistas com 500 mil euros para quem quiser aderir aos carros elétricos.

Perante a Região a Associação já foi comunicada tanto pelo Diretor Regional da Mobilidade, tanto pelo Subdiretor dos Serviços de Transportes, o antigo e o atual para os taxistas aderirem ao carro elétrico. Neste momento já existem dois: um na Lagoa e outro em Ponta Delgada. Os taxistas estão



a aderir com calma. E porque é que querem facilitar a TVDE vir para a região e tirado o carro elétrico se os Açores são uma referência a nível mundial pela sua natureza, pelo espaço verde? Há incentivo para o setor do táxi para aderir ao elétrico e há aqui o incentivo da Iniciativa Liberal para tirar o elétrico para a Uber entrar com o carro de combustão. Uma política com duas formas de exercer: para uma tem de ser isso, incentivos e para outra que já está querem tirar para fora. Faz sentido algum? E tem mais outra aqui que é, um empregado que queira trabalhar no táxi há um compromisso do taxista, entre o patrão e depois de um período de experiência, e depois passa a ter um contrato de trabalho, ou qualquer coisa desse género que o mete legal e com os seus direitos todos enquanto trabalhador de táxi.

Como é que uma pessoa que queira ir trabalhar para a Uber, em que o diploma atual tem de ter um contrato de trabalho, tem de ter os seus requisitos e a Iniciativa Liberal quer tirar isso? Ou seja, basta um compromisso de aperto de mão trabalhas para mim. Não tens direitos salvaguardados nenhuns. O patrão não tem deveres nenhuns e o trabalhador está para ali, não tem segurança nem proteção nenhuma. Faz sentido algum? O que é que isso vai trazer? Vai trazer uma selva.

Vão dizer faltam táxis e a Uber vai solucionar isso. Há duas maneiras de ver isso, uma do setor do táxi trabalha a sua margem num período de três meses no Verão, isso em qualquer área de trabalho na restauração, na hotelaria, em todo lado, falta mão-de-obra. Agora digo uma coisa, acha que a Uber se for facilitado isso de tal maneira vai colmatar as falhas do táxi? Não vai. Acha que eles vão querer trabalhar à meia-noite se durante o dia eles estão trabalhando? Acha que eles vão parecer à meia-noite à 1:00 de manhã e levar para o hospital e levar pessoa à farmácia ou qualquer coisa do género?

Tem alguns táxis trabalhar à noite, podia ter mais. Não há pessoas que queiram a profissão, talvez por alguma burocracia e outras coisas do género. Tem falta de mão de obra. Quando isso for aderido e facilitado de tal forma, os funcionários do táxi que trabalham com o táxi, podem comprar um carro de cinco ou seis mil euros, e começarem para aí a trabalhar na Uber, pessoas que já estão dentro do mercado, pessoas que conhecem a rotina do táxi, pessoas que vão atrair clientes para a sua carteira vão tirar clientes ao táxi, vão deixar de trabalhar pelo táxi. O táxi vai deixar de funcionar 24 horas porque eles podem trabalhar durante o dia, e não querem trabalhar de noite. Eu não posso trabalhar 24 horas, tenho de ter um funcionário, ele vai sair tem a vida facilitada. Não é segredo nenhum para uma pessoa que queira aderir à profissão de táxi por conta própria tem de investir capital, mais de cento e tal mil euros para ter um táxi. Para nos modernizar todos nós organizamo-nos, estamos em aplicações de plataformas, não somos contra a alguém entrar, somos é contra a facilidades para eles entrarem e isso é concorrência desleal. Eles podem entrar e ninguém vai contra se eles cumprirem as regras todas.



Eu não vejo nenhum sentido para mudar um diploma que está bem feito, basta olhar para o continente e ver que se passa lá. Vamos querer isso aqui? O próprio Presidente do Governo Regional da Madeira é contra a entrada da Uber.

O deputado Francisco Lima do Chega perguntou se é uma questão de mercado, acha que não há mercado para Uber uma vez que a Uber praticamente em todos os destinos turísticos do mundo tem entrado? Entrou no continente. Tem dados do impacto que poderia haver aqui nos Açores com essa facilidade, portanto, o que a gente está aqui a discutir é uma lei que existe e que de alguma forma não permitiu a entrada de nenhuma dessas plataformas na região e queremos desburocratizar, digamos assim, a intenção da Iniciativa Liberal será essa. E se receia não haver mercado? A outra questão é em relação à burocracia... o problema dos táxis não será a questão da facilidade em relação à Uber, mas sim a dificuldade em relação à vossa burocracia, ou seja, haver um excesso de burocracia, um caderno de encargos demasiado pesado para os táxis? Ou seja, se calhar também está na hora de rever as vossas condições de acesso à profissão. Outra questão tem a ver com a questão das plataformas digitais. Já fizeram algum upgrade antevendo eventualmente a entrada dessa concorrência (TVDE)? Queria saber o que é que tem feito para elevar a qualidade da vossa oferta? E se a plataforma que tem disponível abrange as ilhas todas?

Pela associação de Táxis respondeu Rui Sebastião: o mercado para a Uber é só Ponta Delgada ou tem na Calheta de São Jorge ou vai para o Corvo ou vai para a Graciosa. Qual é o mercado em que existe interesse? Pergunto se a Uber quer abrir uma delegação do Nordeste, por exemplo, para servir a população do Nordeste. A Uber vai para todas as ilhas, não vai. Neste momento tem aqui um diploma que pode ir para onde quiser. Agora queremos saber também qual é o mercado que a Uber quer ir.

António Feleja também usou da palavra: o ramo do táxi, principalmente em São Miguel, das outras associações uma só é que aderiu à plataforma, foi a Associação da Horta. As outras associações acharam que o mercado nas suas ilhas não justifica o uso de uma plataforma, mas nós cá em São Miguel, temos duas plataformas como a Uber, a Bolt, como qualquer outra plataforma que existe a nível nacional. Os clientes chamam o táxi, sabem o valor, veem o trajeto. Temos esse serviço todo. A pessoa se quiser chamar pela aplicação de telemóvel, chama, a pessoa se quiser ligar para a central liga para. O serviço é despachado a nível informático. Temos um sistema já há quase quatro anos.

Neste momento como está o diploma, se existisse mercado eles já estavam em cá, mas da maneira que querem alterar o diploma, mesmo que não haja mercado eles vão entrar. Hoje, amanhã ou



depois eles vão começar a fazer mozza. Se houver facilidade de tal maneira, mesmo que não haja mercado, a pessoa não perde nada com isso, vai entrar e vai ver o que é que dá. Quando se fala neste assunto dos transportes, nós temos que ser um bocado insensíveis à realidade da nossa região.

Ricardo Sebastião também respondeu: em Ponta Delgada pode existir muito serviço em três meses do ano, mas nas outras freguesias existirá menos, inevitavelmente. E quando falamos do Inverno o paradigma muda completamente. O que é que eu quero dizer aqui? O táxi está 24 horas disponível, 365 dias por ano, inclui Passagem de Ano, Festas Brancas, Natal, etc. O que vai acontecer com a entrada destas plataformas? É uma total descaracterização do nosso mercado que irá inevitavelmente fragilizar a nossa oferta enquanto prestadores de serviço. Se a nossa vida hoje é como a formiga em que nós de Inverno esperamos e de Verão ganhamos mais uma coisinha, com a entrada da Uber, isto poderá mudar drasticamente de feição. Se não houver trabalho suficiente para nós nos aguentarmos com as despesas do Inverno não haverá ninguém interessado em aguentar o ano inteiro para chegar ao Verão. O que é que vai acontecer no Verão? Inevitavelmente, uma falta absurda de táxis, de mão-de-obra, porque não vai haver ninguém a querer ingressar no mercado.

Quando falamos neste ponto aqui, nós temos que falar dos Açores e não só de Ponta Delgada, não só de São Miguel. Nós temos que saber que antes de São Miguel existe um João Bom da Bretanha, existe um no Faial da Terra e na Terceira e também existem freguesias que estão mais ao abandono, entre aspas, em prol dos aeroportos e das grandes cidades. Em todo o lado existem habitantes que têm que ser servidos pela qualidade do transporte local, existindo Uber sem qualquer tipo de lei, havendo Uber sem qualquer tipo de controlo o que está aqui em causa é o controlo, não é a entrada da Uber. A Uber neste momento pode entrar. Se ninguém entrou até agora, foi porque não quis. A Uber neste momento está legal. O que está a acontecer aqui é uma facilidade extrema para a descaracterização do nosso mercado e nós temos de ter muito cuidado com isso, que isso mexe com a vida de muitos prestadores de serviço e de muitas pessoas que procuram um serviço de táxi.

Na réplica deputado Francisco Lima referiu: efetivamente as plataformas só funcionam, pelo que percebi, em São Miguel e no Faial. Portanto, nas outras ilhas não aderiram. Isso quer dizer que não reconheceram a importância de haver uma plataforma regional, uma base regional ou quer dizer que realmente não há interesse dos taxistas dessas ilhas que não o Faial e São Miguel ou tem a ver com os vossos associados? Pedia que me explicasse porque é que não reconheceram a importância de ter uma base regional que a plataforma e não se pense que o turista vai fazer um download de uma plataforma em São Miguel, outra na Terceira, outra no Corvo, outra em São



## ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES

Jorge. Acho que era da vossa utilidade que houvesse uma plataforma com carácter regional e mais abrangente.

Respondeu António Feleja: a Associação encomendou um estudo e contratou uma empresa para fazer uma plataforma regional que identificasse os taxistas dos Açores. Todos em geral. E essa e essa plataforma era para todos os táxis dos Açores. Essa plataforma teve um custo de quase 60 mil euros.

Apresentámos isso a uma antiga Secretária que agora já não exerce funções e ficou em stand-by. A Associação teve que agir rapidamente porque não queria ser acusada injustamente de não querer evoluir não querer dar o passo seguinte. Tivemos necessidade de fazer uma parceria com uma empresa do continente que se chama táxi link em que ela nos fornece o software, fornece o serviço todo, em compensação a gente paga uma taxa mensal e por cada serviço que sai diretamente pelos pela aplicação deles e pagamos por cada serviço. As outras Associações não quiserem aderir. Fiz o meu trabalho, procurei explicar, só que eles acham que não há necessidade para o mercado deles, um mercado fraco.

A Deputada Marlene Damião (PS) afirmou: o Governo da República, no início do corrente mês, anunciou apoio de meio milhão de euros para a descarbonização e para a atualização dos táxis. Um dado curioso que acho que é que é relevante partilhar atualmente existe a nível nacional de uma frota de 12mil veículos licenciados, mas desses, 12 mil apenas 145 é que são cem por cento elétricos, isso representa 1.2% do total de táxis que existem no nosso país. Ora, pegando nesta informação e retomando o assunto que foi abordado no início desta audição da vossa parte, relativamente à aquisição de viaturas elétricas e referiram que já existem duas, a pergunta que faço é se já foi estabelecido algum contato ou foi efetuada alguma diligência por parte do Governo Regional para colmatar eventuais dificuldades que existam no esclarecimento de informações quanto ao acesso a este apoio? Porque há uma dotação orçamental que prevê um apoio à descarbonização da frota de táxis e, portanto, queria perceber se têm algum alguma instrução e algum apoio por parte do Governo nesta matéria. Segunda questão, ter uma viatura elétrica sem um carregamento, não é funcional e, portanto, dispõe de alguma informação a este nível, há postos de carregamento elétricos disponíveis e em número suficiente na região para, digamos, assim, cobrir o eventual interesse que possam ter na aquisição de viatura elétrica?

Na resposta usou da palavra Ricardo Sebastião: na parte do táxi, como trabalha muitas horas, a tecnologia apresentada pelos fabricantes automóveis não está a servir a maioria dos táxis. Dou o meu exemplo: tenho uma carrinha de 9 lugares, Mercedes Benz a gasóleo e a Mercedes apresenta-me uma (elétrica) que só tem 200 km de autonomia, pode até não chegar. Atualmente essa carrinha custa 80 mil euros. Acho que está dito sobre a função e o que faz, o que não faz.





Também usou da palavra sobre esta questão António Feleja: incentivos, se existe apoio para isso? Não. Houve foi sempre a nível verba incentivo para aderir aos carros elétricos, houve da parte do diretor da ANA que nos chamou e disse o que é que achava de meter postes de carregamento no aeroporto, fazer obras, porque o Diretor dos Transportes Terrestres e a Senhora Secretária, que acho que era a Senhora Secretária antes da Senhora Berta Cabral, tinha falado com eles, para saber se achavam boa ideia aderir a postos de carregamento no aeroporto, disse que sim, mas que a parte dos taxistas aderirem ao carro elétrico, tinha de ser um processo calmo, sem ser forçados porque o taxista tinha que sentir confiança para aderir a isso. Disse que achava bem aderir porque isso é o futuro. Neste momento não havia condições para aderir porque os custos de bateria são caros de tal maneira que se o carro de 4 ou 5 anos bater e for à vida, só o custo das baterias é quase o valor de um carro. Tinha de haver um ajuste para os taxistas aderirem. Neste momento para aderirem. Tem de haver mais postos de carregamento na cidade, nas praças porque nem todo o sítio tem carregamentos nem todo o sítio o carro é viável com bateria suficiente para fazer o serviço. Neste momento, a coisa está a ir lentamente, tem de haver da parte do Governo mais intervenção para que nós possamos aderir mais depressa.

Interveio o Ricardo Sebastião: é necessário vermos que o táxi é um Serviço 24 horas. O táxi é um serviço que roda condutores, para estar presente todas as horas. Nós estamos que ver que no mercado, faltam postos carregamento nas praças, em casa, seja onde for, mas principalmente nas praças; e falta autonomia dos carros.

Voltou a usar da palavra António Feleja: atualmente a autonomia ainda não nos inspira confiança para um serviço 24 horas e a velocidade de carregamento. Um dos presentes carros na Praça neste momento demora nove horas a carregar normal ou 45 minutos de carregamento rápido. 45 minutos que a Mercedes já indicou ao proprietário que não é para abusar. Aquilo é um desenrasco. Aquela viatura tem de carregar normalmente nove horas por dia, os táxis trabalham 24 horas, já a Uber na sua essência, não tem o propósito de estar todo o dia a correr como nós estamos. O que eu quero aqui dizer é a Uber em 2010 era uma coisa no mercado continental e no mercado estrangeiro no mundo inteiro e atualmente é um mercado, permitam-me a expressão, de escravização.

O deputado António Lima (BE): começou por esclarecer que o BE não concorda nem com a regulamentação que existe a nível nacional relativamente aos TVDE nem com a adaptação que se fez à região apesar desta, a nosso ver, ter alguns benefícios ao setor no geral, mas efetivamente tinha informado alguns dos problemas que tem a legislação nacional, nomeadamente no que diz respeito às questões laborais que é um dos principais problemas que existe nível nacional. Nos Açores o problema não se verifica porque não há operadores, mas se existissem o enquadramento



legal no que diz respeito às questões de trabalho é exatamente o mesmo, o rendimento do trabalhador, o vínculo ou não existente é exatamente o mesmo caso existissem operadores TVDE na região. Teríamos exatamente as mesmas as mesmas questões. E na nossa visão sobre esta matéria e que o tratamento diferenciado que existe, levando a uma menor exigência para os operadores de TVDE do que para os táxis, não faz qualquer sentido.

A questão que tenho para colocar é muito simples daquilo que depreendo da vossa posição deixar a legislação tal como está será a melhor solução, ou seja, aquilo que nos vem aqui trazer é uma defesa da atual legislação não promovendo alterações que vão no sentido de desregular ou facilitar a entrada de operadores de TVDE na região?

Respondeu António Feleja: O que o senhor deputado disse é tal e qual como a Associação pensa. Segunda ronda, a deputada Marlene Damião referiu: do que depreendi e se depreendi bem relativamente à posição que trazem aqui, a vossa preocupação essencial é o facilitismo e eventualmente a flexibilidade das regras e, portanto, quanto a isto, estou a tentar ainda assimilar, o que é que serão as vossas pretensões, vossas preocupações? Em relação à questão da escolaridade e da formação é relevante na entrada da TVDE para os Açores, vê alguma preocupação, alguma regra associada à necessidade de domínio da língua portuguesa? E o enfoque na formação, mais especificamente dito?

Respondeu o Ricardo Sebastião: quando falamos aqui em questões de formação, questões de língua, estamos no íntimo da questão, nós estamos a falar de segurança. Estamos a falar de qualidade de serviço. Não sinto qualquer tipo de segurança em falar com uma pessoa que no mínimo não fala inglês. Eu quando vou a um destino que não conheço, eu estou a depositar naquela pessoa a confiança de levar a minha vida, a minha saúde pela estrada até ao meu destino. O que é que eu quero dizer aqui? Se a pessoa não fala no mínimo inglês, não existe uma comunicação, não é estabelecida uma relação entre profissional e cliente não sendo estabelecida essa relação automaticamente, existe um sentimento de desconforto imediato. O que eu quero dizer aqui é a formação é muito importante. Quem está licenciado para fazer o serviço tem de mostrar alguma formação. Tem de mostrar algum conforto na sua área de ação. Para ter um certificado de motorista de Uber tem de falar língua portuguesa. O deputado Francisco Gaspar (PSD) referiu: este é um assunto controverso, desde logo até porque ao nível da União Europeia o assunto está a haver alterações à sua regulamentação. Dizer que nitidamente essa matéria no relatório que acompanha a proposta do Orçamento de Estado para 2024, entregue na Assembleia da República, o Governo diz o seguinte, tendo em consideração a alteração legislativa em curso União Europeia e as conclusões da avaliação



## ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES

realizada no regime em vigor, prevê-se que em 2024 se conclua as revisões do regime jurídico da TVDE o que tornará esta regularização obsoleta muito em breve.

É de referir também pela apreciação que faço ao próprio diploma, nesse caso, Decreto Legislativo Regional 10/2022/A, de 24 de maio, diz o seguinte, no seu artigo 20º : avaliação do regime de alteração Autónoma dos Açores. Diz o nº 1 - implementação dos serviços regulados no presente diploma na região é objeto de avaliação pela direção regional com competência em matéria de transportes terrestres decorridos três anos sobre a respetiva entrada em vigor em articulação com as questões, entidades competentes e associações empresariais e de cidadãos levantes. A publicação de um diploma que perfaz três anos no dia 26/05/2026 a questão também que se coloca aqui é, se nós estamos aqui a discutir algo que antes do respetivo tempo que ficou definido no próprio diploma.

Eu gostaria de colocar uma questão aos senhores taxistas que tem a ver com o seguinte: já foi referido aqui, quer hoje, bem como também outras conversas que nós tivemos anteriormente, que efetivamente há países em que há a falta de táxis, nomeadamente no Verão. Com os TVDE, nesse caso o serviço e a existência, diferente daquilo que existe presentemente hoje, haveria menos rent-a-car ou serviço do que presentemente se verifica?

Respondeu António Feleja: Há mais carros rent-a-car. As pessoas vão mentalizadas cada vez mais aderir às rent-a-car. Neste momento não estou a trabalhar como trabalhava no ano passado e há dois anos. Porque há menos pessoas e mais carros rent-a-car e se a Uber vier para aí ... pode vir a trabalhar. A questão que está aqui é o preço do serviço. Se o cliente andar e não pagar nada fica tão feliz, com todo o respeito que tenho pelo cliente.

Na réplica o deputado Francisco Gaspar referiu: dentro daquilo que são as alterações ou as propostas de alteração da Iniciativa Liberal o presente Decreto Legislativo Regional 10/2022/ A, de 24 de maio, considera que todas aquelas alterações que estão ali plasmadas alguma delas tem alguma relevância que seja introduzida essa alteração ao Diploma ou considera que nenhuma delas, dessas alterações, faz qualquer tipo de justificação em relação à vossa apreciação?

Respondeu António Feleja: se elas estão no diploma é porque têm uma grande importância, porque traz profissionalismo, traz segurança e se querem tirá-las para fora deixa de existir isso, ou seja, todas elas são importantes. Todas elas se forem alteradas, todas elas podem ter um impacto negativo em relação ao setor do táxi, porque aqui a gente não, mas não quer proibir Uber. Não somos contra isso aqui, a gente quer ganhar igualdade e o táxi, tudo o que o táxi tem porque é porque é que vão tirar? Todas elas têm importância.



CAPÍTULO V

SÍNTESE DA POSIÇÃO

- **Do Partido Socialista (PS):**

Abstêm-se no relatório e emite parecer de **abstenção** com reserva de posição para plenário face à presente iniciativa

- **Do Partido Social Democrata (PSD):**

Aprova o relatório e emite parecer de **abstenção** com reserva de posição para plenário face à presente iniciativa.

- **Do Partido Chega (CH):**

Aprova o relatório e emite parecer de **abstenção** com reserva de posição para plenário, face à presente iniciativa

- **Do Bloco de Esquerda (BE):**

A Representação Parlamentar do BE, apesar de não ter assento na Comissão, foi auscultado, e emitiu parecer de **abstenção** com reserva de posição para plenário, face à presente iniciativa.

- **Do Partido Popular Monárquico (PPM):**

A Representação Parlamentar do PPM, apesar de não ter assento na Comissão, foi auscultado, e emitiu parecer de **abstenção** com reserva de posição para plenário, face à presente iniciativa.

- **Da Iniciativa Liberal (IL)**

A Representação Parlamentar da IL, apesar de não ter assento na Comissão, foi auscultado, e emitiu parecer **favorável** à presente iniciativa.

CAPÍTULO VI

VOTAÇÃO DOS PARTIDOS

O Grupo Parlamentar do PS emite **parecer de abstenção** relativamente à presente iniciativa.

O Grupo Parlamentar do PSD emite **parecer de abstenção** relativamente à presente iniciativa.

O Grupo Parlamentar do CHEGA emite **parecer de abstenção** relativamente à presente iniciativa.

A Representação Parlamentar do BE emite **parecer de abstenção** relativamente à presente iniciativa.



CAPÍTULO VII

CONCLUSÕES E PARECER

Com base na apreciação efetuada, a Comissão de Economia deliberou abster-se, com os votos PSD, PS, CH e BE, com reserva de posição para Plenário, relativamente ao Projeto de Decreto Legislativo Regional n.º 2/XIII – “Primeira Alteração ao Decreto Legislativo Regional n.º 10/2022/A, de 24 de maio, que estabelece o regime jurídico da atividade de transporte individual e remunerado de passageiros em veículos descaracterizados a partir de plataforma eletrónica na Região Autónoma dos Açores.”.

Velas, 5 de junho de 2024

O Relator

Paulo Silveira

O presente relatório foi aprovado por maioria, com os votos a favor do PSD, CHEGA e BE e com voto de abstenção do PS.

Ao presente relatório são anexos os pareceres escritos rececionados.

O Presidente

Paulo Simões

*Nossa referência*

*N.º 02/2024*

*Data: 2024/04/18*

Ex.mo Senhor  
Presidente da Comissão Especializada Permanente  
de Economia  
Deputado Paulo Simões  
Rua Marcelino Lima - 9901-858 HORTA

**Assunto: SOLICITAÇÃO DE PARECER ESCRITO SOBRE O PROJETO DE DECRETO LEGISLATIVO REGIONAL N.º 2/XIII – “PRIMEIRA ALTERAÇÃO AO DECRETO LEGISLATIVO REGIONAL N.º 10/2022/A, DE 24 DE MAIO, QUE ESTABELECE O REGIME JURÍDICO DA ATIVIDADE DE TRANSPORTE INDIVIDUAL E REMUNERADO DE PASSAGEIROS EM VEÍCULOS DESCARACTERIZADOS A PARTIR DE PLATAFORMA ELETRÓNICA NA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES”**

De acordo com o vosso pedido, eu, António Henrique Soares Ramos, na qua qualidade de Presidente da Associação de Táxis de São Jorge, venho por este meio fornecer a Vossa Excelência o meu parecer acerca do assunto mencionado em epígrafe.

Apesar da evolução fazer parte da vida humana, e de devermos aderir às novas tecnologias, com uma contínua aceitação e adaptabilidade constante, julgo que a proposta em questão não se justificaria na realidade de São Jorge, visto a população ser insuficiente. Sazonalmente existe um acréscimo acentuado, mas é um curto espaço temporal que seria insatisfatório no compêndio geral. No entanto não me oponho à proposta apresentada, realçando apenas que não se justificaria na nossa pequena realidade

Sempre à Vossa disposição.

Com os melhores cumprimentos

O Presidente da ATSJ

  
António Ramos

Exmo. Sr.

Presidente da Comissão Especializada Permanente de Economia  
Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores  
Rua Marcelino Lima  
9901-858 Horta

Ponta Delgada, 7 de Maio de 2024

*Assunto: Projeto de Decreto Legislativo Regional n.º 2/XIII (IL) – “Primeira Alteração ao Decreto Legislativo Regional n.º 10/2022/A, de 24 de Maio, que estabelece o Regime Jurídico da atividade de transporte individual e remunerado de passageiros em veículos descaracterizados a partir de plataforma eletrónica na Região Autónoma dos Açores” (TVDERAA)*

Parecer Escrito – Apreciação na Comissão Especializada Permanente de Economia

A Associação de Profissionais de Taxi da Cidade de Ponta Delgada (de cor padrão), com sede na Rua das Colmeias, n.º 3 E, 9500-378 Ponta Delgada, vem pelo presente meio afirmar o seu parecer desfavorável à supra referida iniciativa legislativa.

O quadro normativo próprio na Região Autónoma dos Açores no que diz respeito a este assunto terá sempre de acautelar as características específicas da Região Autónoma dos Açores, assim como a sua natureza arquipelágica.

Neste sentido, a (proposta de) alteração do artigo 4º do Decreto Legislativo Regional n.º 10/2022/A, de 24 de Maio corresponderia a uma falta de certificação e segurança no âmbito desta atividade absolutamente irresponsáveis e inaceitáveis (mediante a eliminação da necessidade de detenção de certificado de curso de formação rodoviária para motoristas na região para obtenção de certificado regional de motorista de TVDE na região).

A natureza das diferentes ilhas dos Açores, com características muito específicas, seja em termos dos diferentes relevos, quer ao nível do clima, além de termos estradas de

acesso a locais muito visitados cujos declives e tipo de pavimento exigem cuidados e formação específica dada a perigosidade das mesmas, são factores que sublinham a importância da existência de um certificado de curso de formação rodoviária para motoristas na região, emitido por escola de condução ou entidade formadora legalmente habilitada e autorizada pela direção regional competente e dependente da frequência efetiva pelo formando da carga horária mínima, assim como a exigência de uma carga horária e conteúdos técnicos definidos pelo membro do Governo Regional competente, com módulos específicos relativos a comunicação e relações interpessoais, língua inglesa, normas legais de condução, técnicas de condução, situações de emergência, primeiros socorros, adaptação à orografia da Região, e elementos que não podem ser desprezados nesta atividade.

A segurança rodoviária, a certificação de qualidade do serviço e até a salvaguarda das especificidades da Região assim o impõem.

E tal formação constitui-se como um importante fator de proteção e segurança que importa assegurar na regulação desta atividade.

Acresce a importância de desenvolvermos todos os esforços para manter uma sociedade ambientalmente sustentável.

E também é de relevar a crescente taxa de sinistrada rodoviária registada nas Ilhas dos Açores (nos últimos anos associada ao aumento exponencial do turismo, com um galopante incremento de viaturas de aluguer em circulação na região, e de condutores/motoristas impreparados para estas especificidades da Região).

Ora, neste sentido, também não se pode concordar com as propostas de alteração dos artigos 6º e 20º do diploma atualmente em vigor.

Aliás, deve manter-se, além do mais, as características dos veículos afetos ao serviço de TVDE, 100% elétricos, e com idade inferior a 7 anos.



E devem ser mantidas as taxas a fixar nos termos até aqui em vigor.

Por outro lado, entende-se ainda que relativamente aos motoristas de TVDE deve ser assegurada a escolaridade obrigatória e o domínio da língua portuguesa.

A ora expoente - Associação de Profissionais de Taxi da Cidade de Ponta Delgada (de cor padrão) - aproveita a presente ocasião para desde já solicitar a sua audição presencial junto da Comissão Especializada Permanente de Economia, entendendo que tal forma de participação será útil e relevante para o processo legislativo em curso.

Em qualquer caso, o entendimento desta Associação é no sentido desfavorável relativamente à iniciativa legislativa aqui em apreço.

Certos de poder contar com a Vossa melhor atenção, apresentamos os melhores cumprimentos.

A Direção  
Associação de Profissionais  
de Taxis da Cidade de  
Ponta Delgada (de cor padrão)  
509 544 096

ATP – Associação Taxistas do Pico  
Largo Cardeal Costa Nunes  
9950-323 Madalena  
Ilha do Pico – Açores



Madalena, 15 de abril de 2024

Exmos. Senhores da Comissão Especializada Permanente de Economia da Assembleia Legislativa Da Região Autónoma Dos Açores,

Em relação à modificação do regime jurídico para Transporte em Veículos Descaracterizados a partir de Plataforma Eletrónica (TVDE), não possuímos uma posição definitiva a oferecer, uma vez que não aspiramos à sua implementação na ilha do Pico. Isso decorre da ausência de demanda por serviços que justifiquem um aumento na frota de veículos de transporte de passageiros na ilha.

No ano passado, em 2023, foram instaladas novas praças de táxi em São Roque do Pico. No último mês de março, uma nova empresa de transporte coletivo entrou em operação, oferecendo um número maior de rotas do que anteriormente existia. Infelizmente, essa iniciativa apenas serviu para agravar ainda mais os desafios enfrentados pelo setor.

Diante desses acontecimentos, reiteramos a nossa posição de não apoiar a introdução do regime jurídico TVDE na ilha do Pico. A falta de justificação para um aumento na oferta de serviços de transporte e os impactos negativos já observados com a recente expansão das operações reforçam a nossa convicção de que essa não é a direção adequada para o nosso contexto local.

Com os melhores cumprimentos,

O presidente da Associação Taxistas do Pico,

António F. M. Garcia

## **APALIT – Associação dos Profissionais de Automóveis Ligeiros da Ilha Terceira**

Exmo. Sr.

Presidente da Comissão Especializada Permanente de Economia  
Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores  
Rua Marcelino Lima  
9901-858 Horta

Praia da Vitória, 18 de Abril de 2024

Assunto: Parecer Escrito – Apreciação na Comissão Especializada Permanente de Economia

Projeto de Decreto Legislativo Regional n.º 2/XIII (IL) – “Primeira Alteração ao Decreto Legislativo Regional n.º 10/2022/A, de 24 de Maio, que estabelece o Regime Jurídico da atividade de transporte individual e remunerado de passageiros em veículos descaracterizados a partir de plataforma eletrónica na Região Autónoma dos Açores” (TVDERAA)

A Associação Profissionais de Automóveis Ligeiros da Ilha Terceira-APALIT, com sede na Estrada 25 de Abril, 112C, Santa Cruz Praia da Vitória, na sequência da V/ comunicação para solicitação de parecer escrito no âmbito da Comissão Especializada Permanente de Economia, relativamente ao Projeto de Decreto Legislativo Regional n.º 2/XIII (IL) – “Primeira Alteração ao Decreto Legislativo Regional n.º 10/2022/A, de 24 de Maio, que estabelece o Regime Jurídico da atividade de transporte individual e remunerado de passageiros em veículos descaracterizados a partir de plataforma eletrónica na Região Autónoma dos Açores” (TVDERAA), vem pelo presente meio manifestar-se desfavorável à referida iniciativa legislativa.

Na verdade, o quadro normativo próprio na Região Autónoma dos Açores relativamente a esta matéria deve salvaguardar as necessidades e características próprias do arquipélago.

Assim, antes de mais, a proposta de alteração do artigo 4º do Decreto Legislativo Regional n.º 10/2022/A, de 24 de Maio no sentido de eliminar a necessidade de detenção de certificado de curso de formação rodoviária para motoristas na região para obtenção NIPC 512 047 642 – Estrada 25 de Abril, 112 C – 9760-403 Praia da Vitória – Telefone: 295 513 272 apalit112@hotmail.com

## **APALIT – Associação dos Profissionais de Automóveis Ligeiros da Ilha Terceira**

de certificado regional de motorista de TVDE na região importaria uma inadmissível falta de certificação, regulação e segurança no âmbito desta atividade, o que seria uma irresponsabilidade inaceitável.

Neste sentido, a existência de um certificado de curso de formação rodoviária para motoristas na região, emitido por escola de condução ou entidade formadora legalmente habilitada e autorizada pela direção regional competente e dependente da frequência efetiva pelo formando da carga horária mínima constitui-se como um importante fator de proteção e segurança que importa assegurar na regulação desta atividade.

Do mesmo modo, uma carga horária e conteúdos técnicos definidos pelo membro do Governo Regional competente, e a existência de módulos específicos relativos a comunicação e relações interpessoais, língua inglesa, normas legais de condução, técnicas de condução, situações de emergência, primeiros socorros, adaptação à orografia da Região são fatores que não podem ser desprezados nesta atividade, quer pela sua importância em termos de segurança rodoviária, de certificação de qualidade do serviço e até da salvaguarda das especificidades da Região, atenta a sua natureza arquipelágica, com características muito específicas, seja em termos de relevo das diferentes ilhas, quer ao nível do clima, além de termos estradas de acesso a locais muito visitados cujos declives e tipo de pavimento exigem cuidados e formação específica dada a perigosidade das mesmas.

Trata-se de uma matéria sensível e que não pode ser tratada com leviandade e da qual a Região não se pode demitir da sua responsabilidade de regulação.

Por outro lado, tal como consta do preâmbulo do diploma em vigor, não pode ser olvidada a crescente taxa de sinistrada rodoviária registada nas Ilhas dos Açores, e nos últimos anos associada ao aumento exponencial do turismo, com um galopante incremento de viaturas de aluguer em circulação na região, e de condutores/motoristas impreparados para estas especificidades da Região.

NIPC 512 047 642 – Estrada 25 de Abril, 112 C – 9760-403 Praia da Vitória –  
Telefone: 295 513 272 [apalit112@hotmail.com](mailto:apalit112@hotmail.com)



## APALIT – Associação dos Profissionais de Automóveis Ligeiros da Ilha Terceira

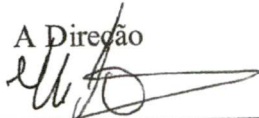
Finalmente, a importância de tudo fazermos para continuarmos a viver numa sociedade ambientalmente sustentável.

Tendo em conta tudo o acima referido, também não se pode concordar com as propostas de alteração dos artigos 6º e 20º do diploma atualmente em vigor, devendo manter-se, além do mais, as características dos veículos afetos ao serviço de TVDE, 100% elétricos, e com idade inferior a 7 anos, assim como taxas a ficar nos termos até aqui em vigor.

Em suma, o entendimento desta Associação é no sentido desfavorável relativamente à iniciativa legislativa aqui em apreço.

Certos de poder contar com a Vossa melhor atenção, apresentamos os melhores cumprimentos.

A Direção



Jorge Areia da Costa

