



C Â M A R A M U N I C I P A L D E L I S B O A

GABINETE DE APOIO AO VEREADOR DO PCP

## **Moção n.º 19/2026**

### **Regular o TVDE**

- A. O crescimento ilimitado do setor de transporte individual de passageiros em veículos descaracterizados (TVDE) vem acumulando problemas ao normal funcionamento do sistema de transporte de passageiros na cidade de Lisboa, no congestionamento das vias urbanas da cidade, na utilização abusiva dos espaços de circulação e de estacionamento, na degradação das condições de trabalho dos motoristas e, conseqüentemente, na insegurança da prestação de serviço por via da sobrecarga de horários de trabalho.
- B. O estado atual do setor dos TVDE na cidade de Lisboa é, simultaneamente, um problema de qualidade de funcionamento do sistema de transporte de passageiros, um fator de degradação das condições de sustentabilidade e de garantia de futuro para o setor do Táxi, um problema de ordenamento do território e de qualidade de vida na cidade. Não se trata apenas de um problema de mobilidade: é um problema urbano. Como tal, a Câmara Municipal de Lisboa (CML) não pode ser alheia a este problema e para a sua resolução são insuficientes soluções que não tocam na raiz do problema.
- C. O elevado número de viaturas TVDE a circular na cidade de Lisboa causa problemas à circulação rodoviária, contribuindo para agravar os frequentes congestionamentos de tráfego, tornando mais complicada a própria circulação dos transportes coletivos, como é o caso dos autocarros da CARRIS.
- D. O crescimento descontrolado da oferta de TVDE, fruto de uma insuficiente regulação do setor, tem vindo a provocar problemas estruturais nas condições de atividades dos operadores, com impactos bastantes significativos nas condições de trabalho dos motoristas. Para a Associação Portuguesa de Transportadores em Automóveis Descaracterizados (APTAD) a inexistência de “qualquer limite ao número de veículos que se pode inserir nas plataformas” é “a questão” atual do desenvolvimento do setor (Público, 15.fev.2026). Ainda de acordo com esta Associação, fruto do constante crescimento do número de veículos, atualmente “há praticamente o dobro de veículos TVDE necessários para aquilo que são as viagens que as plataformas têm hoje em dia”.



C Â M A R A M U N I C I P A L D E L I S B O A

GABINETE DE APOIO AO VEREADOR DO PCP

- E. A oferta largamente excedentária de veículos registados nas plataformas eletrónicas existentes arrasta consigo consequências gravosas para operadores e motoristas com origem no processo de esmagamento de preços que o excesso de oferta provoca: pressão sobre os rendimentos dos profissionais, jornadas de trabalho prolongadas (há registos de jornadas de trabalho superiores a 12 horas diárias), elevado desgaste humano, precariedade laboral, diminuição da segurança na prestação do serviço.
- F. Se há atores prejudicados pelo descontrolo da evolução da oferta, ao que acrescem outros aspetos de desregulação da atividade do TVDE, há, também, atores claramente favorecidos: as multinacionais proprietárias das plataformas eletrónicas, as quais, não produzindo o serviço de transporte de passageiros, têm a capacidade de exercer um poder monopolista de tudo determinar nas condições de funcionamento de um setor económico dependente do ativo tecnológico – a plataforma eletrónica – que controlam.
- G. As consequências do excesso de oferta de veículos em atividade de TVDE, facilmente observado nas ruas da cidade, têm tornado a cidade de Lisboa num território negativamente impactado pela deficiente regulação deste setor. Um impacto que se verifica em matérias de ordenamento urbano e de qualidade de vida da cidade, designadamente, nas zonas de maior densidade urbana e de mais intensa atividade turística: sobrecarga e congestionamento do trânsito, estacionamento abusivo e ilegal e circulação indevida. São vários os munícipes que se têm vindo a queixar desta situação, inclusivamente em participações recentes em reuniões públicas dos órgãos municipais.
- H. Um impacto que também se verifica na concorrência desleal que os TVDE oferecem ao serviço público do Táxi, confrontando dois serviços de transporte que se sobrepõem, mas funcionando com quadros de regulação de densidades totalmente distintas. Como justamente afirma a Federação Portuguesa do Táxi, o atual regime dos TVDE “ao permitir uma entrada amplamente permissiva na atividade, sem mecanismos suficientemente densos de controlo preventivo (...) gera um quadro de desequilíbrio estrutural que não pode ser visto como consequência natural da liberdade de mercado” (FPT, Documento preparado para apresentação na 14ª Comissão da AR, Maio 2026).
- I. As atuais condições de funcionamento do setor de transporte em TVDE na cidade de Lisboa traduzem-se em níveis reconhecidamente excessivos de sobrecarga do território da cidade por esta atividade, gerando desequilíbrios inaceitáveis, do ponto de vista social, económico



C Â M A R A M U N I C I P A L D E L I S B O A

GABINETE DE APOIO AO VEREADOR DO PCP

e urbano, entre atores beneficiados (monopólios das plataformas tecnológicas) e atores prejudicados (operadores e motoristas de TVDE, setor do Táxi, ordenamento e qualidade de vida da cidade).

- J. O “acordo de colaboração” celebrado entre a CML e as plataformas eletrónicas – UBER e BOLT – à margem dos empresários e dos trabalhadores por conta própria que operam no setor e das respetivas organizações, assim como das associações do setor do Táxi, anunciado como pretendendo reorganizar aspetos da “circulação de TVDE na cidade, introduzindo restrições territoriais, locais de paragem dedicados e metas obrigatórias de descarbonização da frota até 2030”, não toca na questão central do problema: a necessidade de limitar o número de veículos TVDE a operar na cidade. Referiu, então, o vice-presidente da CML que outras medidas, nomeadamente de cariz regulatório, como a fixação de contingentes, não poderiam ser concretizadas, no atual quadro legislativo, sem alterações prévias a esse quadro.
- K. A implementação de medidas de reversão da sobrecarga de atividade dos TVDE em Lisboa, não esgotando o espaço de regulação que é necessário desenvolver, é, contudo, uma imperativa e urgente necessidade no quadro de uma política para o desenvolvimento equilibrado das atividades de transporte de passageiros, para a defesa do serviço público do Táxi, para a valorização do ordenamento do território e da qualidade de vida urbana na cidade de Lisboa.
- L. Concretamente, a introdução de contingentes, limitando o número de viaturas TVDE a operar na cidade de Lisboa, é necessária para enfrentar os problemas acima mencionados, começando pela não emissão de novas licenças, enquanto as atuais forem superiores ao contingente, e retirando viaturas de circulação viaturas, de forma progressiva, que não lese investimentos já realizados. A par da introdução de contingentes, há outras medidas suscetíveis de contribuir para melhorar a realidade do setor TVDE em Lisboa, igualmente dependentes de alterações à Lei.

**Considerando o que acima foi exposto, o Vereador do PCP, nos termos da alínea u) do nº 1 do artigo 35º da Lei nº 75/2013, de 12 de setembro, propõe que a Câmara Municipal de**



C Â M A R A M U N I C I P A L D E L I S B O A

GABINETE DE APOIO AO VEREADOR DO PCP

**Lisboa, reunida a 24 de junho de 2026, delibere propor ao Governo e à Assembleia da República:**

1. A implementação de regimes de contingentação, de base territorial, da atividade dos TVDE, atribuindo aos municípios competências próprias de regulamentação dos contingentes (de escala municipal ou intermunicipal);
2. A implementação de medidas de regulação económica da atividade dos TVDE por forma a equilibrar as relações de poder entre plataformas, operadores e motoristas, nomeadamente, através da inviabilização da prática de dumping de preços, da promoção de uma mais justa distribuição da receita gerada, da melhoria da fiscalização e da garantia de condições laborais.

Lisboa, 24 de junho de 2026

O Vereador do PCP

João Ferreira