

CONTRIBUTO PARA A REVISÃO DA LEI N.º 45/2018

Enquadramento dos Modelos Operacionais no Setor TVDE

Proposta técnica para clarificação legal, reforço da transparência e sustentabilidade económica

Síntese Executiva

O setor do transporte individual e remunerado de passageiros em veículos descaracterizados a partir de plataforma eletrónica (TVDE) conheceu, desde a entrada em vigor da Lei n.º 45/2018, um crescimento rápido e uma evolução operacional significativa. Essa evolução revelou, contudo, limitações estruturais do enquadramento legal vigente, em particular no que respeita aos **modelos operacionais através dos quais a atividade é organizada no terreno**.

A legislação em vigor definiu os princípios gerais da atividade, mas **não tipificou nem regulou os diferentes modelos de trabalho, utilização de viaturas e relações económicas** que entretanto se consolidaram. Como resultado, o mercado desenvolveu soluções práticas para responder a exigências técnicas das plataformas, necessidades de investimento em frota e escalabilidade da operação.

Estes modelos **não são ilegais na sua génese**, mas a ausência de enquadramento legal claro criou fragilidades jurídicas, fiscais e laborais, originando:

- interpretações divergentes por parte das entidades fiscalizadoras;
- insegurança jurídica para operadores e motoristas cumpridores;
- dificuldades na fiscalização tributária eficaz;
- distorções concorrenciais no mercado.

O presente contributo identifica quatro realidades centrais:

- **Modelo base** — operador, proprietário da viatura e motorista numa única pessoa ou empresa, plenamente compatível com a lei e que deve servir de referência estrutural.
- **Modelo Slot / Comodato** — utilização de viatura própria do motorista associada a um operador, juridicamente fragilizada pelo uso de figuras inadequadas, mas passível de solução simples através do enquadramento claro como prestação de serviços.
- **Utilização de frotas do operador** — prestação de serviços com viaturas do operador, frequentemente confundida com aluguer por falta de clarificação legal.
- **Relação investidor–operador** — investimento em viaturas para exploração na atividade TVDE, atualmente sem enquadramento jurídico próprio.

A proposta apresentada assenta numa abordagem **simples, proporcional e exequível**, baseada em:

- clarificação legal das relações como **contratos de prestação de serviços**;
- distinção objetiva entre prestação de serviços e aluguer de viaturas;
- definição clara das responsabilidades de cada interveniente;
- exigência de cumprimento integral das obrigações fiscais e contributivas;
- facilitação da fiscalização tributária com base em critérios objetivos e transparentes.

A revisão da Lei n.º 45/2018 deve orientar-se por princípios de **neutralidade, transparência, proporcionalidade e sustentabilidade económica**, promovendo o cumprimento voluntário, reforçando a fiscalização eficaz e protegendo os agentes económicos que atuam de boa-fé.

Uma lei clara e ajustada à realidade do setor permitirá reduzir a informalidade, reforçar a justiça fiscal e garantir estabilidade jurídica, contribuindo para a consolidação sustentável do setor TVDE e para a sua contribuição efetiva para a economia e para a receita do Estado.

Introdução	5
Contexto da revisão da Lei	5
Objetivo do documento	5
Enquadramento dos subscritores.....	5
Origem e evolução dos modelos operacionais no setor TVDE	7
Identificação dos principais riscos decorrentes da ausência de enquadramento legal	8
Risco Fiscal.....	8
Risco Laboral.....	8
Risco Jurídico	9
Risco Concorrencial.....	9
Síntese do ponto.....	9
Modelo Base — Operador / Proprietário / Motorista	10
Enquadramento do modelo	10
Relevância jurídica e regulatória	10
Função deste modelo na revisão da Lei	10
Princípio orientador associado.....	11
Síntese do ponto.....	11
Caso específico: modelo Slot / Comodato	12
Problema concreto	12
Porque é frágil juridicamente.....	12
Solução legislativa simples	13
Caso específico: utilização de frotas e viaturas do operador.....	14
Submodelo A — Comissão / prestação de serviços com viatura do operador	14
Problema	14
Submodelo B — “Aluguer” de viatura ao motorista	14
Problema	14
Confusão com aluguer	15
Proposta de clarificação (solução simples e transversal).....	15
Síntese do ponto.....	15
Enquadramento adicional — Relação Investidor / Operador na utilização de viaturas TVDE	16
Problema identificado	16
Fragilidade jurídica da relação investidor / operador	16

Princípio orientador para a solução	17
Solução legislativa proposta (simples e coerente)	17
Relação com o motorista.....	17
Benefícios da clarificação proposta	18
Síntese do ponto.....	18
Princípios orientadores para a revisão da Lei	19
Neutralidade.....	19
Transparência.....	19
Proporcionalidade	20
Sustentabilidade económica e contributiva.....	20
Síntese do ponto.....	21
Conclusão	22

Introdução

Contexto da revisão da Lei

O setor do transporte individual e remunerado de passageiros em veículos descaracterizados a partir de plataforma eletrónica (TVDE) encontra-se, atualmente, num momento determinante do seu percurso de consolidação e maturidade. Decorridos vários anos desde a entrada em vigor da Lei n.º 45/2018, tornou-se evidente a necessidade de proceder à sua revisão, de forma a adequar o enquadramento legal à realidade operacional e económica do setor.

A evolução do mercado, a escala atingida pela atividade e a crescente complexidade das relações entre operadores, motoristas, plataformas e proprietários de viaturas revelaram **limitações estruturais da legislação vigente**, particularmente no que respeita à organização prática da atividade no terreno.

Objetivo do documento

O presente documento tem como objetivo contribuir, de forma construtiva e tecnicamente fundamentada, para o processo de revisão da Lei n.º 45/2018, através da identificação de problemas concretos resultantes da ausência de enquadramento legal claro para os modelos operacionais existentes no setor TVDE.

Pretende-se, em particular:

- contextualizar a origem e evolução desses modelos;
- identificar os riscos jurídicos, fiscais, laborais e concorrenciais associados à atual lacuna normativa;
- apresentar propostas de clarificação legislativa simples, proporcionais e exequíveis, que permitam reforçar a legalidade, a transparência e a sustentabilidade económica da atividade.

Este documento não tem como finalidade defender interesses particulares, mas sim **contribuir para uma solução legislativa equilibrada**, que distinga claramente modelos legítimos de práticas irregulares e promova a estabilidade do setor.

Enquadramento dos subscritores

O presente contributo é apresentado por **empresários e operadores do setor TVDE**, com experiência direta na gestão de operações, investimento em viaturas e relacionamento com plataformas digitais.

A perspetiva aqui exposta resulta de conhecimento prático acumulado ao longo de vários anos de atividade, permitindo uma leitura concreta das dificuldades geradas pela atual redação da lei e das consequências reais que determinadas opções legislativas podem ter no funcionamento do setor.

Os subscritores entendem que uma revisão eficaz da Lei n.º 45/2018 deve assentar em critérios de neutralidade, proporcionalidade e realismo económico, evitando soluções que, por falta de precisão técnica, possam comprometer modelos de negócio legítimos ou incentivar maior informalidade.

Origem e evolução dos modelos operacionais no setor TVDE

A Lei n.º 45/2018 veio criar o enquadramento legal para a atividade de transporte individual e remunerado de passageiros em veículos descaracterizados a partir de plataforma eletrónica (TVDE). No entanto, essa lei não tipificou nem regulou os modelos operacionais concretos através dos quais a atividade viria a ser exercida no terreno.

Em particular, a legislação não previu de forma expressa:

- os diferentes regimes de utilização e afetação de viaturas;
- as várias configurações possíveis da relação económica entre operador, motorista e proprietário da viatura;
- os fluxos financeiros associados à operação, para além de princípios gerais.

Com o crescimento rápido do setor, a entrada de novos operadores, o aumento do número de motoristas e a necessidade de investimento em viaturas, o mercado foi obrigado a criar soluções práticas para garantir a continuidade da atividade.

Essas soluções deram origem a vários modelos operacionais, que resultam:

- de exigências técnicas impostas pelas plataformas;
- da necessidade de financiamento e gestão de viaturas;
- da adaptação do setor a uma atividade intensiva, de elevada rotatividade e forte pressão económica.

Importa sublinhar que estes modelos não surgem, na sua génese, como práticas ilegais, mas sim como respostas funcionais a uma lacuna normativa. Contudo, a ausência de enquadramento legal claro fez com que:

- modelos economicamente legítimos fossem juridicamente frágeis;
- diferentes entidades interpretassem a lei de forma divergente;
- se criassem condições propícias a irregularidades fiscais e laborais;
- práticas pontuais de incumprimento contaminassem a perceção de modelos inteiros.

Desta forma, o problema central que hoje se coloca não é a existência de vários modelos de trabalho, mas sim o facto de a lei não os descrever, não os distinguir e não estabelecer critérios objetivos para a sua utilização.

Uma revisão legislativa eficaz deve, por isso, partir do reconhecimento desta realidade de mercado, promovendo clarificação, tipificação e regulação proporcional, em vez de soluções que, por via da ambiguidade, acabam por penalizar operadores e motoristas cumpridores.

Identificação dos principais riscos decorrentes da ausência de enquadramento legal

A inexistência de um enquadramento legal claro e tipificado para os modelos operacionais do setor TVDE tem gerado um conjunto de riscos transversais, que afetam não apenas operadores e motoristas, mas também a eficácia da fiscalização, a concorrência leal e a sustentabilidade global do setor.

Estes riscos manifestam-se, em particular, nos planos **fiscal, laboral, jurídico e concorrencial**.

Risco Fiscal

A ausência de regras claras quanto aos modelos operacionais e aos fluxos financeiros associados à atividade cria um elevado grau de incerteza fiscal, traduzido em:

- dificuldades na correta qualificação dos rendimentos gerados;
- interpretações divergentes quanto à natureza dos valores pagos entre operadores e motoristas;
- utilização de figuras jurídicas inadequadas, com impacto direto no enquadramento fiscal;
- risco de correções fiscais retroativas, com efeitos gravosos para agentes económicos que atuam de boa-fé.

Esta incerteza fiscal favorece, simultaneamente, a informalidade e a desigualdade de tratamento entre operadores, penalizando aqueles que procuram cumprir integralmente as suas obrigações tributárias.

Risco Laboral

No plano laboral, a falta de enquadramento legal dos modelos de trabalho existentes potencia:

- interpretações extensivas quanto à existência de vínculos laborais, independentemente da realidade operacional;
- insegurança jurídica para operadores e motoristas quanto à natureza da relação estabelecida;
- utilização indevida de critérios formais para requalificação de relações contratuais, sem consideração pelas especificidades do setor e pelas limitações técnicas impostas pelas plataformas.

A ausência de critérios claros contribui para um clima de instabilidade, dificultando a organização da atividade e a tomada de decisões de investimento.

Risco Jurídico

Do ponto de vista jurídico, a lacuna normativa traduz-se em:

- coexistência de múltiplas interpretações da lei por diferentes entidades;
- insegurança quanto à validade e robustez dos contratos utilizados;
- litigância crescente entre operadores, motoristas e entidades fiscalizadoras;
- dificuldade em distinguir modelos legítimos de práticas irregulares.

Este contexto fragiliza todo o setor, ao tornar imprevisível a aplicação da lei e ao aumentar o risco associado ao exercício da atividade.

Risco Concorrencial

A ausência de enquadramento legal claro tem ainda impactos relevantes ao nível da concorrência, nomeadamente:

- criação de condições desiguais entre operadores que adotam modelos distintos;
- vantagem competitiva indevida para estruturas que operam em zonas cinzentas da lei;
- penalização dos agentes que investem em conformidade e transparência;
- distorção do mercado, com impacto negativo na qualidade do serviço e na sustentabilidade económica da atividade.

Sem regras claras e aplicáveis de forma uniforme, o mercado tende a premiar comportamentos oportunistas em detrimento de práticas responsáveis.

Síntese do ponto

Os riscos identificados resultam diretamente da **ausência de enquadramento legal claro** e não da mera existência de diferentes modelos operacionais. A manutenção deste quadro normativo continuará a gerar insegurança, desigualdade e informalidade, comprometendo os objetivos de legalidade, transparência e sustentabilidade que devem orientar a revisão da Lei n.º 45/2018.

Modelo Base — Operador / Proprietário / Motorista

Enquadramento do modelo

O modelo mais simples e estrutural da atividade TVDE é aquele em que a mesma pessoa singular ou coletiva reúne cumulativamente as funções de:

- operador TVDE;
- proprietário da viatura;
- motorista que executa o serviço.

Neste modelo:

- a viatura pertence ao operador;
- o operador encontra-se registado nas plataformas;
- o operador executa diretamente o serviço de transporte;
- o operador fatura ao cliente final através da plataforma;
- todos os custos e riscos da atividade são integralmente assumidos pelo próprio.

Relevância jurídica e regulatória

Este modelo:

- é plenamente compatível com a Lei n.º 45/2018;
- não levanta ambiguidades fiscais, laborais ou contratuais;
- não depende de figuras jurídicas acessórias;
- constitui o referencial implícito do legislador aquando da aprovação da lei.

Trata-se do modelo em que:

- a relação jurídica é linear;
- a fiscalização é simples;
- a qualificação fiscal é direta;
- não existem cadeias contratuais complexas.

Função deste modelo na revisão da Lei

Este modelo deve ser reconhecido como:

- modelo base de referência da atividade TVDE;
- ponto de comparação para os restantes modelos operacionais;
- prova de que a lei funciona adequadamente quando a organização da atividade é simples.

A existência deste modelo demonstra que:

- os problemas identificados no setor não resultam da atividade em si;
- surgem quando a realidade económica evolui para além do que a lei previa;
- exigem clarificação legislativa, e não revisão do princípio da atividade.

Princípio orientador associado

A revisão da Lei n.º 45/2018 deve:

- preservar integralmente este modelo;
- garantir que nenhuma alteração legislativa o prejudica direta ou indiretamente;
- utilizá-lo como base conceptual para o enquadramento dos modelos mais complexos.

Síntese do ponto

O modelo operador/proprietário/motorista constitui a forma mais simples, transparente e juridicamente segura de exercício da atividade TVDE. A sua existência deve servir de referência estruturante para a revisão legislativa, permitindo enquadrar adequadamente os restantes modelos sem comprometer a coerência do sistema.

Caso específico: modelo Slot / Comodato

Problema concreto

O denominado modelo de *slot* ou *comodato* surgiu como resposta prática a uma lacuna do enquadramento legal vigente, associada à forma como a atividade TVDE é organizada no terreno.

Neste modelo:

- o **operador TVDE** é o titular da operação e encontra-se registado nas plataformas;
- é o **operador** quem fatura ao cliente final através da plataforma;
- o **motorista** presta um serviço de condução ao operador, ao abrigo de um **contrato de prestação de serviços** (recibo verde);
- o motorista utiliza uma **viatura de sua propriedade**;
- a viatura é associada à operação do operador, tradicionalmente através de um contrato de comodato, para cumprimento de exigências técnicas das plataformas;
- a remuneração do motorista resulta do valor produzido, sendo aplicada uma retenção económica previamente acordada (valor fixo ou percentagem).

Este modelo permitiu o crescimento do setor e a adaptação às exigências operacionais das plataformas, mas assenta numa construção jurídica que a lei não previu nem regulou expressamente.

Porque é frágil juridicamente

A fragilidade do modelo decorre essencialmente da **figura jurídica utilizada para associar a viatura à operação**, e não da relação económica entre operador e motorista.

O comodato é, por definição legal, um contrato gratuito de empréstimo de uso. A sua utilização neste contexto gera ambiguidades relevantes, nomeadamente:

- confusão entre a utilização da viatura e a prestação do serviço de condução;
- dificuldade em qualificar juridicamente os mecanismos de repartição do valor produzido;
- risco de interpretações que enquadram indevidamente o modelo como aluguer encapotado;
- insegurança fiscal e jurídica para operadores e motoristas que atuam de boa-fé.

Adicionalmente, a lei não esclarece que:

- a viatura, independentemente da figura jurídica utilizada, tem de cumprir **todas as condições técnicas exigidas pelas plataformas** (inspeção aplicável, seguro adequado à atividade, demais requisitos operacionais);
- a relação entre motorista e operador é, por natureza, uma **relação de prestação de serviços**, e não um vínculo laboral;

- o motorista mantém liberdade de cessar a relação e **mudar de operador**, inexistindo exclusividade jurídica.

A ausência destas clarificações legais contribui para interpretações erradas e para a fragilização de um modelo funcional.

Solução legislativa simples

A solução passa por clarificar expressamente na lei a realidade operacional existente, eliminando a necessidade de recorrer a figuras jurídicas inadequadas.

Propõe-se que a revisão da Lei n.º 45/2018:

- reconheça que o **motorista presta um serviço ao operador TVDE**, ao abrigo de contrato de prestação de serviços;
- clarifique que o **operador é o titular da operação e da faturação** perante o cliente final;
- permita que o motorista execute o serviço **utilizando viatura própria**, sem necessidade de contrato de comodato;
- determine que a viatura utilizada pelo motorista deve cumprir **todas as condições técnicas e de segurança exigidas pelas plataformas** para operar na atividade TVDE, incluindo inspeções aplicáveis, seguro adequado e demais requisitos;
- esclareça que os mecanismos de repartição do valor produzido (valor fixo ou percentagem) fazem parte da organização económica da operação e **não configuram aluguer de viaturas**;
- afirme expressamente que o motorista **não se encontra em regime de exclusividade**, mantendo a liberdade de cessar a relação e mudar de operador, não se configurando dependência jurídica.

Esta clarificação permitiria:

- eliminar a ambiguidade jurídica atualmente existente;
- reduzir riscos fiscais e laborais indevidos;
- reforçar a transparência contratual;
- alinhar a lei com a realidade operacional do setor, sem destruir modelos de negócio legítimos.

Caso específico: utilização de frotas e viaturas do operador

A utilização de frotas e viaturas pertencentes aos operadores TVDE resulta da necessidade de investimento, escala operacional e continuidade do serviço. A ausência de enquadramento legal específico para esta realidade tem, contudo, originado confusão conceptual e fragilidade jurídica.

No setor coexistem atualmente dois submodelos distintos, que importa analisar à luz de uma solução comum.

Submodelo A — Comissão / prestação de serviços com viatura do operador

Problema

Neste submodelo:

- a viatura é **propriedade do operador**;
- o operador suporta os custos associados à viatura (aquisição, seguro, manutenção, energia, portagens);
- o operador é o titular da operação e da faturação ao cliente final;
- o motorista presta um serviço de condução ao operador, ao abrigo de **contrato de prestação de serviços**;
- a remuneração do motorista resulta do valor produzido, com **retenção de valores previamente acordados**.

Este modelo funciona na prática, mas não se encontra descrito na lei, o que gera interpretações erradas quanto à sua natureza.

Submodelo B — “Aluguer” de viatura ao motorista

Problema

Neste submodelo:

- a viatura é propriedade do operador;
- a viatura é utilizada pelo motorista em regime continuado;
- existe um pagamento fixo ou retenção associada à utilização da viatura;
- o modelo é frequentemente interpretado como aluguer, pela forma como os valores são apresentados.

A principal fragilidade deste submodelo não está na sua lógica económica, mas na **forma jurídica utilizada para o estruturar**, que conduz à confusão com o regime de aluguer de viaturas.

Confusão com aluguer

A confusão entre estes submodelos e o aluguer de viaturas resulta, essencialmente, de dois fatores:

- a inexistência de um enquadramento legal claro para a utilização de frotas no TVDE;
- a ausência de distinção entre **retenções económicas no âmbito de um contrato de prestação de serviços** e pagamentos autónomos pelo uso da viatura.

Quando os valores retidos não estão claramente integrados num contrato de prestação de serviços, abre-se espaço para interpretações erradas e para exigências desproporcionadas de enquadramento como rent-a-car.

Proposta de clarificação (solução simples e transversal)

Propõe-se que a revisão da Lei n.º 45/2018 consagre expressamente que:

- o motorista pode prestar serviços de condução ao operador **utilizando viatura pertencente ao operador**;
- essa relação é enquadrada exclusivamente através de **contrato de prestação de serviços**;
- os valores acordados entre operador e motorista, incluindo retenções fixas ou percentuais, fazem parte da organização económica da prestação de serviços;
- tais valores **não configuram aluguer de viaturas**, desde que não exista pagamento autónomo e destacado pelo uso do veículo;
- o operador mantém a titularidade da operação e da faturação ao cliente final;
- o motorista mantém autonomia na organização da sua atividade e liberdade para cessar a relação contratual.

Este enquadramento permite:

- eliminar a confusão com o aluguer de viaturas;
- reduzir significativamente o risco fiscal e jurídico;
- manter modelos de negócio existentes;
- alinhar a lei com a realidade operacional do setor, sem criar regimes artificiais ou desproporcionados.

Síntese do ponto

A clarificação da utilização de frotas no setor TVDE passa por uma solução simples: **integrar toda a relação económica num contrato de prestação de serviços**, evitando construções paralelas que geram insegurança jurídica. Com regras claras, a distinção entre prestação de serviços e aluguer torna-se objetiva, transparente e facilmente fiscalizável.

Enquadramento adicional — Relação Investidor / Operador na utilização de viaturas TVDE

Problema identificado

No setor TVDE existe, na prática, um modelo adicional em que:

- um **investidor** adquire a viatura;
- a viatura é entregue a um **operador TVDE** para exploração na atividade;
- o operador integra essa viatura na sua operação;
- posteriormente, a viatura é utilizada por um motorista, normalmente no âmbito de um modelo designado informalmente como “aluguer”.

Este modelo surge por necessidade económica (financiamento de frota, partilha de risco, entrada de capital), mas **não encontra enquadramento claro na Lei n.º 45/2018**, nem no direito comum aplicado de forma simples à atividade TVDE.

Fragilidade jurídica da relação investidor / operador

O principal problema deste modelo reside na **relação jurídica entre o investidor e o operador**, que hoje é frequentemente estruturada de forma informal ou através de figuras jurídicas inadequadas.

As fragilidades são as seguintes:

o **comodato** não é adequado, uma vez que:

- o investidor visa um retorno económico;
- a viatura é explorada comercialmente;

o **aluguer clássico** (rent-a-car):

- implicaria CAE próprio, IVA e requisitos incompatíveis com a lógica da operação TVDE;
- a ausência de tipificação legal leva a:
- cadeias contratuais frágeis;
- risco fiscal elevado;
- confusão entre aluguer, prestação de serviços e exploração económica.

Como consequência, um modelo que responde a uma necessidade real de investimento passa a existir num **regime de incerteza jurídica permanente**.

Princípio orientador para a solução

O ponto-chave é este:

O investidor **não presta transporte**,
o investidor **não presta serviços ao motorista**,
o investidor **coloca um ativo produtivo ao serviço da operação do operador**.

Logo, a relação relevante a regular é **investidor ↔ operador**, e não investidor ↔ motorista.

Solução legislativa proposta (simples e coerente)

Propõe-se que a revisão da Lei n.º 45/2018 preveja expressamente que:

- a viatura pode ser colocada à disposição de um operador TVDE por um **investidor**, para exploração exclusiva no âmbito da atividade;
- essa relação seja enquadrada através de um **contrato de exploração/afetação de viatura à atividade TVDE**, celebrado entre investidor e operador;
 - o operador assume:
 - a responsabilidade operacional da viatura;
 - a conformidade com todos os requisitos legais e técnicos da atividade (seguro, inspeções, plataformas);
 - a integração da viatura na sua organização produtiva;
 - o investidor é remunerado pelo operador nos termos contratualmente acordados, como retorno do investimento;

esta relação **não configura aluguer ao público**, nem atividade de rent-a-car.

Relação com o motorista

No âmbito deste enquadramento:

- o motorista mantém uma relação **exclusivamente com o operador**;
- essa relação é enquadrada como **contrato de prestação de serviços**, nos termos já descritos no Ponto 4;
- o motorista não tem qualquer vínculo jurídico com o investidor.

Desta forma, elimina-se:

- a cadeia contratual confusa;
- o risco de requalificação indevida;
- a mistura de figuras jurídicas incompatíveis.

Benefícios da clarificação proposta

- Criação de um enquadramento legal para o investimento em frota TVDE;
- Redução do risco fiscal e jurídico;
- Maior transparência nas relações contratuais;
- Separação clara de responsabilidades:
 - investidor (capital);
 - operador (exploração);
 - motorista (prestação do serviço).

Síntese do ponto

A ausência de enquadramento legal da relação investidor–operador tem levado à utilização de soluções juridicamente frágeis. A criação de um **regime claro de afetação da viatura à exploração TVDE**, através de contrato entre investidor e operador, permite resolver esta fragilidade sem recorrer ao regime de aluguer nem comprometer a sustentabilidade do setor.

Princípios orientadores para a revisão da Lei

A revisão da Lei n.º 45/2018 deve assentar em princípios claros e coerentes, que permitam responder à realidade operacional do setor TVDE, reforçar a legalidade e garantir a sustentabilidade económica da atividade, sem criar distorções ou incentivos à informalidade.

Os princípios abaixo identificados devem orientar toda a intervenção legislativa.

Neutralidade

A revisão da lei deve respeitar o princípio da **neutralidade**, evitando favorecer ou penalizar determinados modelos operacionais, desde que estes sejam legais, transparentes e cumpridores das suas obrigações.

- A função da lei deve ser:
- regular comportamentos;
- definir regras claras;

assegurar igualdade de tratamento.

Não deve ser:

- escolher modelos económicos vencedores;
- eliminar soluções de mercado apenas por não estarem expressamente previstas na lei anterior.

A neutralidade legislativa é condição essencial para garantir estabilidade jurídica e confiança dos agentes económicos.

Transparência

A transparência deve ser um princípio central da revisão da Lei, nomeadamente no que respeita a:

- relações contratuais entre operadores, motoristas e, quando aplicável, investidores;
- fluxos financeiros associados à atividade;
- repartição do valor produzido.

Modelos claros, bem definidos e corretamente enquadrados facilitam:

- a compreensão por parte das entidades fiscalizadoras;
- a correta qualificação fiscal dos rendimentos;
- a distinção entre modelos legítimos e práticas irregulares.

A ausência de transparência favorece interpretações divergentes e dificulta a fiscalização eficaz.

Proporcionalidade

A intervenção legislativa deve ser **proporcional aos riscos efetivamente identificados**, evitando soluções excessivas que criem custos desnecessários ou inviabilizem modelos de negócio legítimos.

A lei deve:

- corrigir fragilidades reais;
- eliminar ambiguidades jurídicas;
- reforçar mecanismos de controlo e fiscalização;

sem impor:

- regimes desajustados à natureza da atividade;
- exigências administrativas ou fiscais desproporcionais;
- enquadramentos pensados para setores com lógica económica distinta.

A proporcionalidade é essencial para garantir cumprimento efetivo da lei.

Sustentabilidade económica e contributiva

A sustentabilidade económica do setor TVDE está diretamente ligada à sua **sustentabilidade fiscal e contributiva**.

Qualquer modelo operacional que venha a ser reconhecido ou clarificado deve:

- cumprir integralmente as obrigações fiscais e contributivas aplicáveis;
- assegurar a correta declaração de rendimentos;
- contribuir de forma efetiva para a receita fiscal do Estado.

Uma lei clara e bem desenhada:

- facilita o cumprimento voluntário das obrigações tributárias;
- permite uma fiscalização mais simples e objetiva;
- combate a evasão fiscal de forma estrutural, e não apenas reativa.

A fiscalização tributária deve ser reforçada com base em critérios objetivos, beneficiando de:

- modelos legais claramente tipificados;
- fluxos financeiros transparentes;
- responsabilidades bem definidas entre os diferentes intervenientes.

Sem sustentabilidade económica e contributiva, qualquer reforma legislativa estará condenada ao insucesso.

Síntese do ponto

A revisão da Lei n.º 45/2018 deve equilibrar neutralidade, transparência, proporcionalidade e sustentabilidade económica, criando um enquadramento que:

- incentive o cumprimento fiscal;
- facilite a fiscalização;
- proteja os agentes cumpridores;
- reforce a credibilidade do setor TVDE.

Conclusão

A revisão da Lei n.º 45/2018 constitui uma oportunidade decisiva para alinhar o enquadramento legal do setor TVDE com a realidade operacional que se consolidou ao longo dos últimos anos.

Como demonstrado ao longo do presente documento, os diferentes modelos operacionais existentes no setor **não resultam de desvios deliberados à lei**, mas sim da evolução natural de um mercado em crescimento, confrontado com lacunas normativas que a legislação original não previu. A ausência de tipificação e clarificação desses modelos criou fragilidades jurídicas, fiscais e laborais, expondo agentes económicos cumpridores a riscos desnecessários e dificultando uma fiscalização eficaz.

A solução para estes problemas **não passa pela eliminação de modelos**, nem pela imposição de regimes pensados para setores com lógica económica distinta, mas sim por uma abordagem legislativa baseada em:

- reconhecimento da realidade existente;
- clarificação objetiva das relações entre operador, motorista, investidor e viatura;
- integração das relações económicas em contratos de prestação de serviços claros e transparentes;
- reforço do cumprimento e da fiscalização das obrigações fiscais e contributivas.

Uma lei clara, proporcional e neutra permitirá:

- distinguir de forma inequívoca modelos legítimos de práticas irregulares;
- reforçar a segurança jurídica e a confiança dos agentes económicos;
- facilitar a fiscalização tributária e contributiva;
- promover concorrência leal e sustentabilidade económica no setor.

Em sentido inverso, a manutenção do atual quadro de ambiguidade continuará a gerar:

- insegurança jurídica;
- litigância desnecessária;
- incentivos à informalidade;
- penalização dos operadores e motoristas que procuram cumprir a lei.

Os subscritores entendem que uma revisão bem-sucedida da Lei n.º 45/2018 deve assentar em critérios de realismo, proporcionalidade e responsabilidade fiscal, assegurando que o setor TVDE continue a contribuir de forma positiva para a economia, para a mobilidade dos cidadãos e para a receita fiscal do Estado.

Este contributo pretende, assim, apoiar o decisor político com uma leitura técnica, fundamentada e alinhada com a realidade do terreno, colocando a clarificação legislativa ao serviço da legalidade, da justiça fiscal e da estabilidade do setor.