



Há um vazio legal nos elétricos. Startup queixa-se de que Estado cobrou 9 mil euros a mais /premium

10 Setembro 2019



Ana Catarina Peixoto

A Wyze Mobility diz que o IRN cobrou 9.100 euros a mais pelo registo de 260 scooters elétricas. Em causa está o regulamento: não prevê estes motores. IRN diz que o valor é correto. Startup fez queixa.

A queixa de Tiago Silva Pereira é clara: o empreendedor diz que o Estado lhe cobrou perto de 10 mil euros a mais pelo registo das 260 scooters elétricas partilháveis que compõem a frota da [Wyze Mobility](#), a primeira startup portuguesa a oferecer um serviço do género em Lisboa. Em causa está um vazio legal: no regulamento do Instituto dos Registos e Notariado (IRN) **não há referências a ciclomotores que não tenham cilindrada nem motor de combustão interna**, ou seja, aos elétricos. Independentemente da cilindrada a que as potências equivalem, o IRN decidiu aplicar a estas scooters o mesmo valor que cobra aos veículos com motores de combustão e cilindrada superior a 50 cm³ — mesmo que tenham uma potência mais baixa e um equivalente inferior de cilindrada.

A lacuna só foi detetada pelo fundador da Wyze numa segunda fase do processo. Primeiro, o fundador registou apenas uma scooter isolada, à qual lhe foi cobrado 20 euros pelo registo — o valor que os veículos com uma cilindrada inferior a 50 cm³ são obrigados a pagar. Até aqui, tudo decorria normalmente. O problema surgiu depois, quando Tiago Silva Pereira foi registar as outras 260 scooters que compõe a frota e lhe apresentaram uma fatura de 55 euros por veículo — aparentemente porque a interpretação da lei terá sido diferente entre os funcionários. No total, **pagou mais 9.100 euros do que acreditava ser o valor justo** para o registo inicial das scooters.

No decorrer deste processo, o IRN emitiu uma diretiva interna para os funcionários, orientando-os a registar todos os veículos elétricos desta forma. A Wyze Mobility apresentou uma queixa e expôs a situação à Provedora de Justiça, que se encontra a analisar o caso, confirmou o Observador. O IRN, por sua vez, argumenta que foi cobrado o valor correto pelo registo destas scooters, uma vez que a lei em questão apenas fala nos veículos com cilindrada, mas admite que a existência de algumas dúvidas entre os funcionários obrigaram a uma orientação interna e que, **no futuro, poderá ser ponderada alguma alteração no RERN para incluir os veículos elétricos.**

Um primeiro registo a um valor diferente das restantes 260 scooters

Tudo começou em março de 2019, quando a Wyze Mobility efetuou o registo da primeira scooter: um ciclomotor elétrico de duas rodas, limitado a uma velocidade de 45 quilómetros por hora e com uma potência máxima de 2 KW e **de cilindrada inferior a 50cm³ (3cc)**, de acordo com a Declaração Aduaneira de Veículo (DAV) que obteve, um documento emitido pela Autoridade Tributária e Aduaneira (AT).

Depois de o primeiro veículo ter sido homologado por esta entidade e pelo Instituto de Mobilidade e Transportes (IMT), e depois de ter sido atribuída a “matrícula amarela” — que corresponde aos ciclomotores —, os responsáveis pela startup dirigiram-se a um repartimento do IRN para fazer o respetivo registo DUA (Documento Único Automóvel). Nesta altura, **a startup pagou um emolumento de 20 euros**, o valor que deve ser pago para registar um “**ciclomotor ou motociclo, triciclo ou quadriciclo com cilindrada não superior a 50cm³**”, de acordo com a tabela emolumentar aprovada pelo [Decreto-Lei nº332-A/2001](#) de 12 de dezembro e com o nº 1.6 e 1.6.1 do artigo 25º do [RERN](#) (Regulamento Emolumentar dos Registos e Notariado).

Depois do registo desta primeira scooter, a startup decidiu avançar para o registo da sua frota de 260 scooters elétricas com o modelo igual à primeira que foi registada, variando apenas a cor. “A primeira scooter era de testes, é a scooter que originou tudo isto, que originou o processo de homologação para que todas as outras sejam registadas de uma forma muito mais ágil. Eu estava perfeitamente tranquilo que iria pagar 20 euros por cada mota”, acrescenta o responsável ao Observador.

“Inicialmente, o funcionário do IRN ia cobrar-me 55 euros. Avisei que era um ciclomotor, ele olhou para a DAV [Declaração Aduaneira de Veículos, emitida pela AT] e disse que tinha toda a razão. **Rasgou a folha à minha frente, introduziu qualquer coisa no sistema e saiu uma folha nova com 20 euros.** Achei aquilo a coisa mais normal do mundo, uma vez que o sistema pode enganar-se. Não estamos a falar de uma correção ilegal, é uma correção legal”, explica Tiago Silva Pereira, fundador e presidente da Wyze Mobility.

Número: [REDACTED] Data: 28 de março de 2019

Nome do Contribuinte: WYZEOPS MOBILITY OPERATIONS LDA

N.º Fiscal de Contribuinte: 515031020

Matrícula: [REDACTED]

Conta N.º: [REDACTED] em 28 de março de 2019

Ato ou Documento: Reg. inicial de propriedade

Emolumentos art.º 25 n.º 1.1/1.6.1 RERN 20,00 EUR

Total 20,00 EUR

Soma 20,00 EUR

Valor: vinte euros

O Funcionário

O recibo emitido pelo Instituto de Registos e Notariado (IRN) para o primeiro ciclomotor da startup

Os problemas, conta, chegaram depois. Depois do registo desta primeira scooter elétrica, **a startup decidiu avançar para o registo das restantes 260**, com o modelo igual à primeira que foi registada, variando apenas a cor. “A primeira scooter era de testes, é a scooter que originou tudo isto, que originou o processo de homologação para que todas as outras sejam registadas de uma forma muito mais ágil. Eu estava perfeitamente tranquilo que iria pagar 20 euros por cada uma”, acrescenta o responsável ao Observador.

Quando a equipa se dirigiu a outro repartimento do IRN para fazer o registo de mais 50 motos, esta entidade tomou uma decisão diferente do que fez com o primeiro veículo: **afinal, como a scooter não tem a cilindrada dos motores de combustão interna, por ser elétrica, “o emolumento a cobrar pelo registo cai fora do n.º 1.6 do artigo 25.º do RERN”** e, por isso, o valor a pagar não poderá ser os tais 20 euros, respondeu o IRN numa troca de emails com a startup.

Registo de automóveis

Artigo 25.º Emolumentos do registo de automóveis

1 - Registos:

1.1 - Pelo registo inicial relativo a veículo com primeira matrícula atribuída nos 60 dias anteriores - (euro) 55;

1.2 - Por cada registo subsequente - (euro) 65;

1.3 - Tratando-se de registo de propriedade adquirida por revenda efetuada por entidade comercial que tenha por atividade principal a compra e venda de veículos para revenda, nos 180 dias posteriores à aquisição da propriedade por tal entidade - (euro) 30;

1.4 - O emolumento previsto no número anterior é devido pela entidade comercial nele referida, sendo devido a esta última, por parte do adquirente da propriedade em virtude da revenda, o valor do emolumento pago pela entidade comercial, pelo registo de propriedade a seu favor, nos termos do n.º 1.2;

1.5 - Tratando-se de registo de alteração de nome, firma, residência ou sede - (euro) 35;

1.6 - Por cada registo relativo a ciclomotor ou motociclo, triciclo ou quadriciclo com cilindrada não superior a 50 cm³:

1.6.1 - Tratando-se de registo inicial relativo a veículo com primeira matrícula atribuída nos 60 dias anteriores - (euro) 20;

1.6.2 - Tratando-se de registo subsequente - (euro) 30;

1.7 - Pela menção de reserva de propriedade ou pelo seu cancelamento são devidos 50 % dos emolumentos previstos nos n.os 1.2, 1.3 e 1.6.2, respetivamente;

1.8 - Se o registo for requerido fora de prazo, é devido valor igual ao do emolumento;

De acordo com o Regulamento Emolumentar dos Registos e Notariado por cada registo relativo a ciclomotor "com cilindrada não superior a 50 cm³", o pagamento é de 20 euros

O IRN argumenta que, como as scooters desta startup são elétricas, não têm cilindrada e os KW referentes à potência não estão presentes no referido artigo, este “não se aplica aos veículos com motores elétricos, mesmo que sejam da categoria de ciclomotores ou motociclos, triciclos ou quadriciclos”. Solução? O valor a cobrar pelo registo destas scooters **não será 20 euros, mas sim 55 euros por cada uma** — valor que é cobrado numa categoria mais geral, a todos os veículos com motores de combustão de cilindrada superior a 50cm³.

“Fomos ao IRN e o IRN diz-nos: **‘Não, o sistema não reconhece por outro critério que não a cilindrada.** Como vocês não têm cilindrada, são considerados um veículo igual aos outros, acima de 50cm³ de cilindrada”, explica Tiago ao Observador. A startup quis saber porque é que este valor estava a ser considerado quando numa primeira


vez pagou menos na mesma entidade e por uma scooter exatamente igual. Mas, acrescenta Tiago, as respostas não foram suficientemente explícitas: “Perdemos horas e horas, euros e euros a tentar incutir algum bom senso e a tentar obter uma resposta”.

Em resposta ao Observador, o IRN explica que “apenas os veículos ciclomotores ou motociclos, triciclos ou quadriciclos com cilindrada não superior a 50cm³ têm o registo reduzido de 20 euros”. Ou seja, à luz da interpretação que a entidade faz do regulamento — e que não foi coerente entre os serviços —, o facto de estas scooters não terem, efetivamente, cilindrada nem motor de combustão interna coloca-os fora do artigo. No entanto, não há sequer referência a ciclomotores elétricos noutros artigos, é como se não existissem.

O IRN acrescenta ainda que, apesar de desconhecer “as circunstâncias concretas em que foi aplicado o primeiro valor” (os 20 euros no primeiro registo da empresa), **“os serviços têm conhecimento de algumas interpretações divergentes na aplicação do RERN”**. Terão sido as interpretações diferentes da lei entre os funcionários, face à falta de referência dos veículos elétricos neste regulamento, que levou a que o caso da Wyze Mobility tenha surgido.

“Se eu não tivesse previsto uma contingência de alguns milhares de euros para imprevistos, eu tinha morrido antes sequer de ter começado ou tinha começado tão coxo que não ia a lado nenhum”, lamenta o responsável da Wyze Mobility, acrescentando que se trata de um erro de um “sistema obsoleto” que ainda não se adequou aos veículos elétricos.

Como o prazo para fazer o registo das scooters nos primeiros 60 dias da atribuição da primeira matrícula estava a terminar (a partir desses 60 dias o valor a pagar seria o dobro), e como Tiago não conseguiu que o IMT acrescentasse, na homologação, o facto de o veículo ter menos de 50cm³ (neste momento, essa opção surge em branco no documento), a Wyze Mobility teve que registar as suas 260 scooters por 55 euros cada. **Pagou, no total, 14.300 euros pelo registo.** Se o valor do emolumento tivesse sido aplicado com as mesmas regras dos veículos com cilindrada não superior a 50cm³, **o valor pago teria sido 5.200 euros.**

 **RECIBO**

Número: [REDACTED] Data: 18 de julho de 2019


Nome do Contribuinte: WYZEOPS MOBILITY OPERATIONS LDA
N.º Fiscal de Contribuinte: 515031020

Matrícula: [REDACTED]

Conta N.º: [REDACTED] em 18 de julho de 2019
Ato ou Documento: Reg. inicial de propriedade

Emolumentos art.º 25 n.º 1.1/1.6.1 RERN	55,00	EUR
Total	55,00	EUR
Soma	55,00	EUR

São: cinquenta e cinco euros



Um dos recibos emitidos pelo Instituto de Registos e Notariado (IRN) para os restantes ciclomotores elétricos da startup

A quantia, conta Tiago, foi bastante expressiva e surpreendente para uma empresa que está a iniciar o seu negócio e tem os habituais custos iniciais associados à área, nomeadamente a criação de postos de trabalho e aquisição de veículos e de tecnologia. “Se não tivesse previsto uma contingência de alguns milhares de euros para imprevistos, tinha morrido antes sequer de ter começado ou tinha começado tão coxo que não ia a lado nenhum”, lamenta o responsável da Wyze Mobility, acrescentando que se trata de um erro de um “sistema obsoleto” que ainda não se adequou aos veículos elétricos.

IRN diz ter cobrado o valor correto, mas admite dúvidas e uma possível inclusão dos elétricos no futuro

O IRN utiliza o Regulamento Emolumentar dos Registos e Notariado para decidir o valor a cobrar pelo registo deste tipo de scooters elétricas, mas não há qualquer referência aos veículos elétricos em todo o regulamento. Ou seja, a interpretação sobre o valor a cobrar no registo das scooters elétricas equivalentes a menos de 50cm³ de cilindrada pode variar, uma vez que não há um artigo específico para estes veículos. É um vazio legal.

Mas, as outras leis e regulamentos também não abordam os veículos elétricos? Utilizando como exemplo o [Código da Estrada](#), ambos os ciclomotores a combustão e elétricos são colocados na mesma categoria quando cumprem determinados limites. Um ciclomotor é um “veículo dotado de duas ou três rodas cuja velocidade máxima não exceda, em patamar e por construção, 45km/h”. A alínea a) deste mesmo artigo acrescenta que um ciclomotor de duas rodas deve ter “cilindrada não superior a 50 cm³, tratando-se de motor de combustão interna ou **cuja potência máxima não exceda 4 kW**, tratando-se de motor elétrico”.

Segundo os advogados Rita Trábulo e Francisco Grijó, da CCA Law Firm, o Código da Estrada é “a base” e agrupa na mesma categoria os veículos elétricos com menos de 4 KW e os veículos com cilindrada não superior a 50cm³. Neste caso, é onde as scooters elétricas da Wyze Mobility se inserem, uma vez que têm uma potência máxima inferior a 4 KW e são equivalentes a menos de 5cm³ de cilindrada.

Motociclos, ciclomotores, triciclos e quadriciclos

1 - Motociclo é o veículo dotado de duas rodas, com ou sem carro lateral, com motor de propulsão com cilindrada superior a 50 cm³, no caso de motor de combustão interna, ou que, por construção, exceda em patamar a velocidade de 45 km/h.

2 - Ciclomotor é o veículo dotado de duas ou três rodas, com uma velocidade máxima, em patamar e por construção, não superior a 45 km/h, e cujo motor:

a) No caso de ciclomotores de duas rodas, tenha cilindrada não superior a 50 cm³, tratando-se de motor de combustão interna ou cuja potência máxima não exceda 4 kW, tratando-se de motor elétrico:

b) No caso de ciclomotores de três rodas, tenha cilindrada não superior a 50 cm³, tratando-se de motor de ignição comandada ou cuja potência máxima não exceda 4 kW, no caso de outros motores de combustão interna ou de motores elétricos.

3 - Triciclo é o veículo dotado de três rodas dispostas simetricamente, com motor de propulsão com cilindrada superior a 50 cm³, no caso de motor de combustão interna, ou que, por construção, exceda em patamar a velocidade de 45 km/h.

4 - Quadriciclo é o veículo dotado de quatro rodas, classificando-se em:

a) Ligeiro - veículo com velocidade máxima, em patamar e por construção, não superior a 45 km/h, cuja massa sem carga não exceda 350 kg, excluída a massa das baterias no veículo elétrico, e com motor de cilindrada não superior a 50 cm³, no caso de motor de ignição comandada, ou cuja potência máxima não seja superior a 4 kW, no caso de outros motores de combustão interna ou de motor elétrico;

b) Pesado - veículo com motor de potência não superior a 15 kW e cuja massa sem carga, excluída a massa das baterias no caso de veículos elétricos, não exceda 400 kg ou 550 kg, consoante se destine, respetivamente, ao transporte de passageiros ou de mercadorias.

Segundo o Código da Estrada, um ciclomotor deve ter "cilindrada não superior a 50 cm³, tratando-se de motor de combustão interna ou cuja potência máxima não exceda 4 kW, tratando-se de motor elétrico"

No caso do RERN, acrescentam os advogados ao Observador, **não há este agrupamento na mesma categoria** e, por isso, **“nenhuma interpretação feita pelos serviços está efetivamente errada”**, uma vez que existe esta lacuna, que dá origem a visões distintas dentro da mesma entidade. “É uma lacuna na lei que deve ser resolvida, uma vez que foram aplicados emolumentos diferentes. O regulamento deveria ter sido atualizado ou lido de maneira a considerar que o equivalente a 50cm³ de cilindrada é 4 KW nos elétricos”, explicam Rita Trabulo e Francisco Grijó.

O Código da Estrada acrescenta ainda que estes ciclomotores com cilindrada não superior a 50cm³ ou “veículos insuscetíveis de atingir em patamar velocidade superior a 60km/h” também não podem circular na autoestrada. E também aqui as mesmas regras aplicam-se tanto para motores de combustão como para elétricos. “A nossa mota é um ciclomotor porque a matrícula é amarela, é a de ciclomotor. Não posso

ter as motas na autoestrada, não posso atravessar a ponte, não posso andar em vias rápidas”, acrescenta Tiago ao Observador.

18. Nome / Denominação social: WYZEOPS - MOBILITY OPERATIONS LDA

E - Características do Veículo				- E
30. Cód. homologação:		31. Categoria de veículo:	00 - CICLOMOTOR	
32. Tipo veículo IMT:	001 - PASSAGEIROS	33. Tipo veículo fiscal:	001 - PASSAGEIROS	
34. Marca:	UNU	35. Modelo:	UNU-SCOOTER-1	
36. Variante:	2000	36a. Versão:	45	
36b. Designação comercial:				
37. Peso bruto total:	219 kg	38. Tara:	57 kg	
39. Combustível:	07 - ELETRICO	40. Cor:	VERDE	
41. Tipo caixa:	017 - SEM CAIXA	42. N.º de quadro:		
43. N.º de motor:	UNU-2K	44. N.º de lugares:	2	
45. Cilindrada:	3 cc	46. N.º de eixos motores:	1 - Um Eixo Motor	
47. Comprimento caixa:	0	48. Altura mínima caixa:	0	
49. Antepara da caixa:				
49a. Tipo de testes CO2:		50. Emissão gases CO2:	0 g/km	
50a. Red. aplicar ao CO2 WLTP:		50b. CO2 WLTP após redução:		
51. Emissão de partículas:	99.9999 g/km	52. Autonomia da bateria:	1	
53. Caixa de velocidades:	02			
F - Apresentação do Veículo				- F
55. Veículo:	Novo	56. País de procedência:	DE - Alemanha	

O registo de homologação emitido pela Autoridade Tributária para as scooters da Wyze Mobility e que indica as cilindradas e potência do veículo

Para esclarecer a situação e por se terem verificado “algumas interpretações divergentes nos serviços”, **o setor jurídico do IRN decidiu emitir uma orientação interna sobre o assunto, a 28 de junho deste ano.** Esta orientação define para todos os funcionários que “o n.º1.6 do artigo 25.º do RERN (...) não se aplica a veículos com motores elétricos, mesmo que estes sejam da categoria dos ciclomotores, motociclos, triciclos ou quadriciclos”.

O IRN explicou em resposta ao Observador que a criação deste emolumento específico “teve em vista a conjuntura especial e a própria substituição das matrículas camarárias” [veículos registados nas câmaras municipais] atribuídas aos ciclomotores ou motociclos, triciclos ou quadriciclos com cilindrada não superior a 50cm³. “Esta norma aplica-se a tipos de veículos que reúnam estas duas condicionantes: serem motociclos, ciclomotores, triciclos e quadriciclos e terem cilindrada, mas não superior a 50cm³, pelo que, um veículo daquela mesma categoria, mas não tendo cilindrada, sendo elétrico, cai

fora do 1.6 do artigo 25.º do RERN”, voltou a sublinhar o IRN em resposta ao Observador..

A startup, por sua vez, não desistiu do caso e **enviou uma queixa à Provedora de Justiça**, que confirmou que o processo está agora em fase de análise. Foi também enviada uma queixa à Presidência da República, que respondeu aconselhando a startup a contactar o Ministério das Finanças para expor a situação. Da parte do Ministério da Justiça, conta Tiago, os emails de contacto com o IRN foram sempre também reencaminhados para essa tutela.

“Somos uma startup que está a tentar criar um projeto que tem a certeza que pode ter muito impacto nas cidades — impacto ambiental e estético —, temos ambição de ter motas bonitas que se distingam da concorrência, que ajudem a tornar a cidade mais interessante. Mas precisamos de pagar salários, precisamos de investir e estão a extorquir-nos, literalmente, 9.100 euros que nos eram muito úteis e preciosos para outros investimentos. **Não precisávamos de ter um problema chamado Estado**, que se diz amigo das startups e depois asfixia uma startup como nós, e seguramente outras”, explica ainda o fundador da Wyze Mobility.

Apesar de o IRN garantir que “foi aplicado o valor correto para estes registos”, a mesma entidade de registos admite que, “poderá ser ponderada numa próxima alteração ao Regulamento Emolumentar dos Registos e do Notariado uma modificação ao normativo em tabela para que passe a contemplar especificamente os motociclos, ciclomotores, triciclos e quadriciclos elétricos”.

Tiago diz ainda que este caso é um exemplo de uma outra contradição do Estado quando se trata de veículos elétricos: “O Estado diz que dá incentivos a quem compra veículos elétricos, mas quem compra scooters elétricas não tem benefícios. Tem, aliás, penalizações, porque se os meus ciclomotores fossem a gasolina, tinha pago menos pelo produto e muito menos no registo. É uma contradição do Estado e é um fechamento em si mesmo”. O problema, acrescenta, torna-se maior quando se trata de empresas que precisam de registar mais do que um veículo.

Apesar de o IRN garantir que “foi aplicado o valor correto para estes registos”, a mesma entidade de registos admite que, “poderá ser ponderada numa próxima alteração ao Regulamento Emolumentar dos Registos e do Notariado **uma modificação ao normativo em tabela para que passe a contemplar especificamente os motociclos, ciclomotores, triciclos e quadriciclos elétricos**”. Desde o início do ano, o IRN já registou 485 ciclomotores elétricos.

E as outras empresas?

Apesar de a questão se colocar a todos os registos de scooters elétricas que são feitos, o caso torna-se mais expressivo quando falamos de várias várias scooters para registar, ou seja, cujo valor que vão pagar por cada veículo é multiplicado pelos vários veículos. **Em Portugal existem mais duas empresas que fazem o mesmo serviço que a Wyze Mobility:** fornecem o serviço de aluguer de scooters elétricas partilhadas para andar pela cidade. São elas a eCooltra e a Acciona.

A primeira de todas a surgir foi a eCooltra, em março de 2017, depois de marcar presença em Barcelona, Roma e Madrid. Timo Buetefisch, líder da Cooltra (que detém a eCooltra), um alemão com negócios em Barcelona, quis trazer o serviço de aluguer de motas elétricas para Portugal, depois de ter estado em Lisboa há três anos. Foram investidos 750 mil euros neste lançamento na capital portuguesa e, neste momento, **a eCooltra conta com 500 veículos nas ruas.**

Há 170 scooters elétricas nas ruas de Lisboa

Plataforma de partilha de motas elétricas já chegou a Lisboa, depois da estreia em Barcelona. É possível andar nestas 170 'scooters', espalhadas pela cidade, por 24 cêntimos por minuto.

Por **Cristiana Faria Moreira**

[Ler artigo](#) [Partilhar artigo](#)

De acordo com o site da empresa, as scooters da eCooltra “**são equivalentes a 50cc e a sua velocidade máxima é de 48km/h**”, ou seja, estão numa situação semelhante às da Wyze Mobility. O Observador entrou em contacto com a eCooltra para tentar perceber se também tinha pago os mesmos valores, mas não obteve resposta até à hora de publicação deste artigo. Já a Acciona é um caso diferente. As scooters elétricas da empresa têm 125cc, o que faz com que já não estejam inseridas na categoria de veículos elétricos equivalentes a menos de 50 cm³ de cilindrada.

Há quatro anos, Tiago abandonou de vez os carros particulares. Há dois começou a Wyze Mobility

Tiago Silva Pereira, de 41 anos, sempre utilizou as scooters para se deslocar dentro da cidade. Diz, aliás, que é “totalmente avesso a tudo aquilo que uma cidade a nível de tráfego e de transportes de quatro rodas ou mais implicam na perda de qualidade de vida”. “**Não gosto da imprevisibilidade**, de quanto tempo vou tardar até conseguir estacionar um carro e quanto é que vou pagar por ficar numa reunião mais prolongada ou num almoço ou simplesmente fazer qualquer atividade de lazer”, explica ao Observador.

As scooters, conta, sempre foram a melhor solução para si. Não pelo “prazer de andar de mota”, mas “pelo seu carácter utilitarista”. “Andava

de scooter não pelo prazer, mas pela praticidade, por saber que consigo chegar ao ponto A ou ao ponto B com previsibilidade temporal, rapidez e que chego lá e estaciono à porta”, acrescentou o responsável. Os carros particulares que teve “passavam a vida em garagens” e, por isso, há quatro anos deixou definitivamente este tipo de transporte.

Foi quando começou a trabalhar com o CEiiA (Centro de Engenharia e Desenvolvimento de Produto, localizado em Matosinhos), com quem já tem uma relação há mais de dez anos, que Tiago começou a ter **“um olho mais atento” à questão da mobilidade**. Começou como cliente através de um fabricante de helicópteros, despediu-se há seis anos para criar o seu próprio negócio de consultoria e **há dois anos iniciou o caminho para montar uma empresa na área da mobilidade**.

“Olhei para diferentes modelos de negócio de mobilidade e em particular para as scooters partilhadas, até porque é aquele negócio que eu percebo mais e com que me identifico mais”, explicou ao Observador, acrescentando que ao comprar o investimento e o retorno, percebeu que “as scooters são mais interessantes”.

Em julho deste ano, a startup entrou no mercado com um conjunto inicial de 60 scooters elétricas em Lisboa. **Tudo com tecnologia e capital 100% português**, garante o responsável. A Wyze está também ligada à plataforma Ayr, desenvolvida pelo CEiiA, que permite converter diretamente em moeda virtual todas as emissões de Co2 poupadas, ou seja, tudo o que não é emitido. Essa moeda vai permitir, por exemplo, minutos grátis, mas também ser utilizado em descontos com parceiros da empresa.

O processo para adquirir uma destas scooters funciona da seguinte forma: através da app da Wyze Mobility, o utilizador seleciona a mota que quer reservar. A partir desse momento, o cliente tem 10 minutos para chegar à mota e durante esse período o veículo não vai aparecer no mapa das scooters disponíveis. Quanto aos preços, a Wyze Mobility cobra um euro para desbloquear, mas esse euro é convertido nos quatro

minutos iniciais de utilização, que são gratuitos. A partir daí, o preço cobrado é de 25 cêntimos por minuto. Para já, e apesar de já ter algumas scooters em funcionamento, a startup tem encarado os últimos meses mais como um piloto.



Uma das grandes características que Tiago considera ser um fator de distinção é o facto de **as scooters serem também plataformas de publicidade**: as laterais estão disponíveis para qualquer marca, durante períodos mínimos de um mês. “Quanto comecei a pensar neste negócio pensei que as fontes de receita operacionais permitem ao negócio prosperar, mas a fonte de receita de publicidade deve ser aquela que permite não ter de recorrer à banca e investimento para expandir”, explicou Tiago Silva Pereira, acrescentando que a marca conta atualmente com uma parceria com a GALP e tem já preparadas outras colaborações.

Para conseguir iniciar este projeto, Tiago necessitou de um investimento de cerca de **um milhão de euros** — que partiu de capital próprio e de um empréstimo à banca — destinados à compra dos veículos, mas também ao desenvolvimento da parte tecnológica e à contratação da equipa, que atualmente é constituída por cinco pessoas. A sede, também

conhecida como “Unobvious Lab”, não é apenas um local típico de trabalho: além do espaço de manutenção das scooters, há uma galeria onde as obras de arte estão à venda, um espaço que serve refeições ligeiras e uma sala para reuniões que tem o design de uma sala ou de um quarto. “Queríamos uma casa o mais inclusiva possível”, explicou o empreendedor.

Unobvious Lab, um laboratório de ideias em Lisboa

É do Unobvious Lab que saem as WYZE Mobility, o novo meio de transporte amigo do ambiente, que deixa trocar CO2 por pontos para usar.

Por Ana Luísa Bernardino

[Ler artigo](#) [Partilhar artigo](#)

Tiago Silva Pereira não tem dúvidas quanto ao benefício de utilizar uma scooter elétrica para andar pela cidade: “É uma forma muito mais interessante de andar de mota pela cidade, que anda devagar, que dá para ires daqui até à Torre de Belém, da Torre de Belém até à Expo e vais a aproveitar as vistas, a levar com o vento na cara, a sentir muito mais o ambiente à tua volta do que se fores de carro, de bicicleta onde vais transpirar, vais cansar-te, se fores de trotinete tens limitações. E não tens as limitações normais do trânsito”. Um dos próximos objetivos a curto prazo, conta, é também colocar as scooters em funcionamento no Porto e em Matosinhos.

Não queremos ser todos iguais, pois não?

Maio de 2014, nasceu o Observador. Junho de 2019, nasceu a [Rádio Observador](#).

Há cinco anos poucos acreditavam que era possível criar um novo jornal de qualidade em Portugal, ainda por cima só online. Foi possível. Agora chegou a

vez da rádio, de novo construída em moldes que rompem com as rotinas e os hábitos estabelecidos.

Nestes anos **o caminho do Observador foi feito sem compromissos**. Nunca sacrificámos a procura do máximo rigor no nosso jornalismo, tal como nunca abdicámos de uma feroz independência, sem concessões. Ao mesmo tempo não fomos na onda – o Observador quis ser diferente dos outros órgãos de informação, porque não queremos ser todos iguais, nem pensar todos da mesma maneira, pois não?

Fizemos este caminho passo a passo, contando com os nossos leitores, que todos os meses são mais. E, desde há pouco mais de um ano, com os leitores que são também nossos assinantes. Cada novo passo que damos depende deles, pelo que não temos outra forma de o dizer – **se é leitor do Observador, se gosta do Observador, se sente falta do Observador, se acha que o Observador é necessário para que mais ar fresco circule no espaço público da nossa democracia, então dê o pequeno passo de fazer uma assinatura.**

Não custa nada – ou custa muito pouco. É só escolher a modalidade de assinaturas Premium que mais lhe convier.

Assine já