



**Bloco de Esquerda**  
*Grupo Parlamentar*

## **PROJETO DE LEI Nº 1014/XIII/4.<sup>a</sup>**

### **PROCEDE À REVOGAÇÃO DA LEI Nº 45/2018, DE 10 DE AGOSTO – “REGIME JURÍDICO DA ATIVIDADE DE TRANSPORTE INDIVIDUAL E REMUNERADO DE PASSAGEIROS EM VEÍCULOS DESCARACTERIZADOS A PARTIR DE PLATAFORMA ELETRÓNICA”**

#### *Exposição de motivos*

Após um longo processo legislativo que durou praticamente duas sessões legislativas da atual legislatura, que conheceu diversos avanços e recuos, quer por parte do Governo do PS, apoiado pela maioria de direita na AR, quer por causa do veto político do Presidente da República, a promulgação da Lei nº 45/2018, de 10 de agosto, não veio encerrar a polémica que, desde julho de 2014, existe à volta da atividade de empresas como a UBER e a Cabify, que têm atuado no mercado do táxi de forma absolutamente ilegal e impune. Pelo contrário, todas as razões continuam a existir, por parte dos taxistas de Norte a Sul do país, contra uma lei injusta e desequilibrada, feita à medida dos interesses privados de multinacionais da chamada economia digital.

De facto, como se demonstrou noutras cidades de vários países da União Europeia onde a Uber tentou implantar-se, sem respeitar a legislação de cada país, foi-lhe aberta a possibilidade de se assumir como operadora de transporte com os seus próprios veículos e motoristas e, em todos esses casos, a Uber preferiu retirar-se em vez de aceitar as regras do jogo. Exceto Portugal.

Pela mão do atual Governo do PS, em particular dos responsáveis do Ministério do Ambiente, e com o apoio da direita parlamentar - PSD e CDS -, Portugal tornou-se o

primeiro país na União Europeia onde a atividade da Uber, Cabify e outras multinacionais do género, poderão doravante invocar o “porto de abrigo legal” que encontraram em Portugal e, destarte, alavancar as suas próximas incursões noutras cidades europeias e alargarem o espaço de manobra, que até agora lhes foi negado.

Alegadamente, a Lei nº 45/XIII estabelece um “*Regime jurídico da atividade de transporte individual e remunerado de passageiros em veículos descaracterizados a partir de plataforma eletrónica*”. Porém, ao legitimar a existência de um suposto “novo” mercado de prestação de um serviço de transporte “*a partir de uma plataforma eletrónica*”, confunde o meio com o fim e escamoteia o facto de operadores, como a Uber e Cabify, atuarem no mesmo mercado que o dos táxis, através da prática ilegal de *dumping*, ambicionando expulsar a concorrência do serviço regular de táxi e impor uma total desregulação da atividade e uma absoluta precariedade em mais este setor de atividade.

E não é exagero algum falar em absoluta precariedade no futuro que se desenha para o setor do táxi. É que o modelo de relações laborais que a Uber promove é o de poder acolher ou dispensar os seus “parceiros independentes” de forma absolutamente unilateral e a todo o momento, sem quaisquer contrapartidas.

Já para não falar da restante legislação a que os profissionais do táxi estão obrigados a respeitar e que continuam feridas de profundas iniquidades. Tais como o modelo de formação exigível aos profissionais ou em matérias como o acesso condicionado à sua atividade através da aquisição de licenças, que as câmaras municipais colocam em concurso público, ou das obrigações relativas ao cumprimento das normas respeitante à Segurança Social ou à legislação de trabalho, nomeadamente a contratação coletiva.

De facto, por mais voltas que o Governo e os defensores da lei possam invocar para tentar mostrar que a Lei nº 45/2018 de 10 de agosto “não foi feita à medida dos interesses da Uber e restantes multinacionais”, a verdade é que há vários domínios, no acesso à atividade do táxi, onde as condições não são, de todo, iguais.

Tal como a Lei está configurada, qualquer veículo descaracterizado pode exercer a sua atividade de táxi em qualquer ponto do território durante todo o tempo que entender, sem respeitar quaisquer regulamentos camarários que, a exemplo do serviço de táxis regulares, poderiam e deveriam controlar a sua atividade. Pelo contrário, os táxis estão condicionados à obtenção de licenças emitidas pelas câmaras municipais, as quais, por

sua vez, definem os contingentes apropriados para este serviço público de transporte para cada território concelhio onde deve se exercer a autoridade de transporte que a lei lhe atribui. Resulta claro que esta diferença não é um pormenor da diferença entre uns e outros, é um por maior da maior relevância.

A maioria de direita e o Governo ignoraram deliberadamente as competências que a legislação em vigor em matéria de regime jurídico do serviço público do transporte de passageiros (Lei nº 52/2015, de 9 de junho) já estabelece que a autoridade de transportes são as autarquias – em cada concelho ou nas áreas metropolitanas; ou que essa ignorância é claramente contraditória com o enunciado da descentralização de competências da Administração Central para a Administração Local do Estado.

De resto, já são muitas as vozes que no seio do próprio PS se têm manifestado sobre a necessidade de a Lei ser corrigida na sua aplicação concreta em cada concelho, para que “os municípios não sejam ignorados” e também na sequência da revolta massiva dos profissionais do táxi, contra as injustiças flagrantes que a Lei mantém.

No entender do Grupo Parlamentar do Bloco de Esquerda todas estas questões são mais do que suficientes para justificar que a Lei nº 45/2018, de 10 de agosto, não seja sequer aplicada pelo que se impõe a sua revogação, antes mesmo de ela entrar em vigor – 1 de novembro de 2018. Sendo aprovada a presente iniciativa legislativa de revogação da Lei nº 45/2018, o Bloco de Esquerda, tendo sido o único partido que apresentou uma alternativa global à proposta de lei do Governo- o Projeto de Lei nº 450/XIII - está pronto para reagendar a sua discussão e naturalmente disponível para, corrigindo-se os erros crassos da atual Lei, ser possível produzir uma legislação que regule o exercício da atividade dos veículos descaracterizados dentro do quadro normativo comum à da atividade do setor do táxi.

Se, pelo contrário, esta iniciativa legislativa não obtenha vencimento, o Grupo Parlamentar do Bloco de Esquerda não irá desistir de contestar e reverter os aspetos da Lei nº 45/2018, de 10 de agosto, que se afiguram em total desconformidade, quer com outra legislação em vigor, quer com a própria Constituição.

*Assim, nos termos constitucionais e regimentais aplicáveis, as Deputadas e os Deputados do Bloco de Esquerda, apresentam o seguinte Projeto de Lei:*

## **Artigo 1.º**

### **Objeto**

A presente lei revoga a Lei nº 45/2018, de 10 de agosto, que aprova o “regime jurídico da atividade de transporte individual e remunerado de passageiros em veículos descaracterizados a partir de plataforma eletrónica”.

## **Artigo 2.º**

### **Norma revogatória**

É revogada a Lei nº 45/2018, de 10 de agosto, que aprova o “regime jurídico da atividade de transporte individual e remunerado de passageiros em veículos descaracterizados a partir de plataforma eletrónica”.

## **Artigo 3.º**

### **Entrada em vigor**

A presente lei entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Assembleia da República, 8 de outubro de 2018.  
As Deputadas e os Deputados do Bloco de Esquerda,