

Assunto: REGIME JURÍDICO DA ATIVIDADE DE TRANSPORTE INDIVIDUAL E REMUNERADO DE PASSAGEIROS EM VEÍCULOS DESCARACTERIZADOS A PARTIR DE PLATAFORMA ELETRÓNICA

Lisboa, 10 de setembro de 2018

Excelências,

Na sequência da promulgação, pelo Exmo. Senhor Presidente da República, do diploma aprovado na Assembleia da República no passado dia 12 de Julho de 2018, resultante da reapreciação do Decreto nº 201/XII anteriormente devolvido à Assembleia da República sem promulgação, destinado a regular o “Regime jurídico da atividade de transporte individual e remunerado de passageiros em veículos descaracterizados a partir de plataforma eletrónica”, vêm as associações representativas do sector do Táxi, **Federação Portuguesa do Táxi** e **ANTRAL**, reiterar, sumariamente, a V. Exas. o seguinte:

1) Recordando os argumentos que o Senhor Presidente da República aduziu para justificar a devolução à Assembleia da República, sem promulgação, do Decreto nº 201/XIII que assentam, sumariamente, em dois fundamentos que denominou como “duas *reservas políticas de fundo*”, a saber:

- O diploma abrangendo apenas uma das entidades operadoras no mercado do transporte individual remunerado de passageiros, os TVDE, e ignorando os outros operadores do mesmo mercado, os tradicionais táxis, resulta que a pretensão manifestada naquele diploma não respeitava a equidade nem, como afirmou, acautelava “situações *criadas no passado e que merecem proteção*.”;
- O diploma também não apresentava uma solução de equilíbrio desde logo pela eliminação, para os TVDE, dos contingentes que existem para os Táxis, sendo que também como afirmou o Senhor Presidente da República esta “*diferença essencial*” não foi tratada nem compensada pelo diploma;

2) Não obstante tais argumentos manifestados pelo Senhor Presidente da República a verdade é que o diploma aprovado em 12/07/2018, na sequência da respetiva reapreciação parlamentar, não anula nenhum dos argumentos do Senhor Presidente da República, nem, em

particular, anula nenhuma das preocupações insistentemente manifestadas seja pela Federação Portuguesa do Táxi seja pela ANTRAL;

Efetivamente,

3) O diploma aprovado apenas introduziu, ao diploma anteriormente rejeitado pelo Senhor Presidente da República, **quatro** alterações:

- 1) A previsão da possibilidade de as empresas que desenvolvem atividade de táxi também poderem, em simultâneo, desenvolver também a atividade de operador de TVDE, mediante o cumprimento dos procedimentos e licenciamentos a estes aplicáveis;
- 2) O dever de o operador da plataforma eletrónica garantir uma política de preços compatível com a legislação em matéria de concorrência;
- 3) A possibilidade conferida à AMT de realizar auditorias para verificar a conformidade das plataformas em operação com a legislação nacional e regras da concorrência; e
- 4) A fixação em 5% da contribuição a pagar pelos operadores de plataforma eletrónica por cada taxa de intermediação por estes cobrada, a qual será igual ou inferior a 25% do valor de cada viagem.

4) Nenhuma destas alterações elimina, ou sequer atenua, o entendimento das associações e o anterior argumento presidencial para recusa de promulgação, ou seja que o regime constante do diploma não reflete uma solução equilibrada entre o sector tradicional do táxi e os TVDE, porquanto mantém para os táxis o regime de contingente e o regime de preços e tarifas fixas e permite aos TVDE a ausência de contingente e a livre fixação do preço, num total, absoluto e injustificado desequilíbrio;

5) A verdade dos factos impõe que seja realçada a seguinte questão: o regime ora aprovado fixa em 5% a contribuição a pagar pelos operadores de plataforma eletrónica por cada taxa de intermediação, a qual será igual ou inferior a 25% do valor de cada viagem, o que, em termos práticos resulta que para um serviço médio de € 10,00, a taxa de intermediação cobrada (25%) é de € 2,50, pelo que a contribuição a pagar pelo operador de plataforma é de 12,5 cêntimos, valor que, a nosso ver, além de ofensivo para o objetivo enunciado da referida contribuição, qual seja: *"... visa compensar os custos administrativos de regulação e acompanhamento das respetivas atividades e estimular o cumprimento dos objetivos nacionais em matéria de mobilidade urbana."*, é manifestamente insuficiente, desajustado e injustificado para a pretensão de compensar, por essa via, as diferenças essenciais entre os dois regimes, táxi e TVDE, em particular a manutenção da inexistência, para os TVDE de contingentes e de tarifas fixas.

6) Conforme referido outro dos argumentos aduzidos pelo Senhor Presidente da República quando solicitou a reapreciação parlamentar do diploma foi, no espírito de obtenção de equilíbrio e da necessidade de integrar no nosso ordenamento jurídico um diploma inovador, acautelar e proteger, no entanto, o sector tradicional do táxi por forma a “ ... *tratar de forma global e com maior equidade o que assim poderia e deveria ter sido tratado.*”;

7) No entanto e não obstante ter sido concluído, no final de Junho do corrente, os trabalhos desenvolvidos pelo grupo de trabalho nomeado, em 4/07/2017, pelo Senhor Secretário de Estado Adjunto e do Ambiente, e ter sido elaborado o relatório final que foi denominado “Relatório Grupo de Trabalho Informal sobre Modernização do Sector do Táxi “, a verdade é que, tendo a discussão sido formatada pelo pontos enunciados pelo Senhor Secretário de Estado no despacho de nomeação, tal discussão e conclusões respetivas ficou verdadeiramente longe do que se possa entender como reais contributos para a modernização do sector do táxi, conforme a FPT e a ANTRAL manifestaram ao Senhor Presidente do Conselho Diretivo do IMT;

8) Incluídas nas questões mais prementes e urgentes do sector situam-se, entre outras, as relacionadas com o sistema tarifário e faturação eletrónica, a renovação da frota e criação de um regulamento que regule e discipline as praças de táxi dos aeroportos e portos, sobre as quais o Grupo de Trabalho não podia, eficazmente, obter conclusões porquanto as mesmas são da exclusiva competências de outras entidades que não foram convocadas pelo Senhor Secretário de Estado para o grupo de trabalho, entre as quais a Direcção Geral das Atividades Económicas, o Ministério das Finanças, Autoridade para as Condições do Trabalho, entre outras;

9) Para comprovar o exposto basta atentar na seguinte situação factual: ambas as associações insistiram junto da Direcção-Geral das Atividades Económicas pela retoma das negociações para alteração o sistema tarifário, incluindo a sua atualização, tendo recebido como resposta daquela entidade em que se afirma que “... *não é oportuna a negociação de uma convenção de preços que altere a estrutura do atual tarifário.*”, porquanto, segundo ali se afirma, resulta de uma orientação que surge das reservas apresentadas pelo Senhor Presidente da República Portuguesa na devolução à Assembleia da República do Decreto nº 201/XIII;

Por outro lado,

10) Importa ainda realçar a V. Exas. que também o Tribunal de Justiça da União Europeia através de acórdão de 20 de dezembro de 2017 veio clarificar e considerar que as plataformas eletrónicas que disponibilizam o TVDE são efetivos operadores de transportes, como, tradicionalmente o são as empresas e pessoas singulares que disponibilizam táxis, no mesmo mercado de transporte;

11) Conclui-se, pois, que o diploma emergente da reapreciação parlamentar, mantém a manifesta injustiça e desigualdade injustificada que produz sobre o sector tradicional do táxi, mantendo as associações integralmente as suas posições e reservas sobre o regime jurídico da atividade de transporte individual e remunerado de passageiros em veículos descaracterizados a partir de plataforma eletrónica;

Efetivamente,

12) Mantêm as associações o entendimento da desnecessidade da criação de um novo regime jurídico para uma atividade que já existe e que consiste no *transporte individual remunerado de passageiros*, a pretexto de uma forma diferente para a intermediação entre os prestadores de serviços e os utentes dos serviços, no caso de plataforma eletrónica, inutilidade legislativa que, como se verifica das vicissitudes ocorridas, só produz insegurança jurídica e conseqüente ruído social;

13) Por outro lado mantém ainda as associações o entendimento que o diploma, aprovado na sequência da reapreciação parlamentar, viola o princípio constitucional da igualdade, previsto no artigo 13 da Constituição da República Portuguesa e bem como viola os objetivos da política comercial constitucionalmente garantidos, quais sejam, no caso, a concorrência salutar dos agentes mercantis e combate às atividades especulativas e às práticas comerciais restritivas, previsto no artigo 99 da Constituição da República Portuguesa;

14) A título de exemplo enumeram-se as seguintes situações que se subsumem no alegado:

- a) Do diploma resulta que para o *transporte individual remunerado de passageiros* os respetivos operadores serão licenciados pelo IMT, IP, cujo licenciamento poderá ser concedido por deferimento tácito nos termos ali previstos, tendo tal licenciamento a duração de dez anos e sendo renovável por períodos de cinco anos; No atual regime jurídico de *transporte individual remunerado de passageiros* que resulta do DL 251/98 os operadores da atividade estão também sujeitos a licenciamento, a efetuar, de forma expressa, pelo IMT, IP através da concessão do alvará, que é emitido pelo prazo de cinco anos, também renovável por períodos de cinco anos; Não se vislumbra, nem resulta do diploma a razão que justifique a diferença de tratamento quanto aos operadores da mesma atividade de *transporte individual remunerado de passageiros*, assim se criando uma desigualdade para uma situação igual e um desequilíbrio não compensado;
- b) Do diploma resulta ainda que aos motoristas de *transporte individual remunerado de passageiros*, quando angariado por plataformas eletrónicas, apenas é exigido, como habilitação específica, o denominado Certificado de Motorista de TVDE, emitido por escola de condução, a obter após frequência de curso de formação cuja carga horária

será definida no futuro, e válido por cinco anos, sendo renovável mediante a frequência de curso de atualização com carga horária de oito horas; No atual regime jurídico de *transporte individual remunerado de passageiros* os motoristas para obtenção do seu certificado, conforme resulta da Lei 6/2013, estão sujeitos a um curso de formação inicial, com vertente teórica e prática, ministrados por entidade formadoras certificadas para essa formação específica, com duração mínima de 125 horas, sendo, no final, sujeitos a exame eliminatório, também válido por cinco anos, renovável por igual período mediante a frequência de curso de formação continua com carga horária de 25 horas; Também neste exemplo não se vislumbra a razão que justifique a diferença de tratamento quanto aos motoristas para a mesma atividade de *transporte individual remunerado de passageiros*, assim criando o diploma nova desigualdade para uma situação igual e um desequilíbrio não compensado;

- c) Do diploma resulta ainda que aos veículos a utilizar no *transporte individual remunerado de passageiros*, quando angariado por plataformas eletrónicas, apenas é exigido que sejam veículos automóveis ligeiros de passageiros de matrícula nacional, com lotação não superior a nove lugares, incluindo o motorista, podendo circular sem qualquer sinal exterior que os identifique, com exceção de um dístico, visível do exterior e amovível, a definir pelo IMT; No atual regime jurídico de *transporte individual remunerado de passageiros* as viaturas utilizadas, além de licenciadas pela Câmara Municipal respetiva e incluída em contingente municipal, têm, entre outras, que estar pintadas numa das cores padrão legalmente previstas e ter afixado distintivo da licença e alvará respetivos, ter quatro portas no mínimo, equipadas com dispositivos luminosos e taxímetros; Mais uma vez não se vislumbra a razão que justifique a diferença de tratamento quanto às viaturas utilizadas para a mesma atividade de *transporte individual remunerado de passageiros*, assim se criando nova desigualdade para uma situação igual e um desequilíbrio não compensado;
- d) Resulta também do diploma aprovado que o preço a praticar no *transporte individual remunerado de passageiros*, quando angariado por plataformas eletrónicas, pode ser fixado, por aplicação de uma ou mais tarifas, fixadas livremente entre as partes, à distância percorrida e ou ao tempo despendido no transporte ou pela aplicação de um preço fixo determinado antes da contratação do serviço; No atual regime jurídico de *transporte individual remunerado de passageiros* o preço a cobrar ao passageiro/utente é o que resultar da leitura do taxímetro, cuja bandeirada e fração são fixados pelo Governo, ou, nos casos aplicáveis, do contrato, sendo que qualquer conduta que não respeite estas determinações de preço pode subsumir-se na prática do crime de especulação; Também neste exemplo não se vislumbra a razão que justifique a diferença de tratamento quanto ao preço a praticar para a mesma atividade de *transporte*

individual remunerado de passageiros, assim se criando nova desigualdade para uma situação igual e um desequilíbrio não compensado;

15) É assim indiscutível que o diploma afronta, em particular nas situações supra elencadas, o princípio constitucional da igualdade, pois situações iguais devem ter tratamento igual e situações diferentes devem ter tratamento desigual, o que, como referido, não se verifica no diploma aprovado que se limita a tratar de forma absolutamente desigual situações iguais, com manifesto prejuízo e desfavorecimento para os demais operadores, motoristas e veículos de um mesmo mercado e até para os utentes do tradicional *transporte individual remunerado de passageiros*, os táxis, pois conforme resulta de jurisprudência reiterada do Tribunal Constitucional as escolhas de regime feitas pelo legislador quando delas resultem diferenças de tratamento entre pessoas ou entidade e das quais não resulte justificação assente em fundamentos razoáveis e perceptíveis tendo em conta os fins constitucionais, devem ser censuradas;

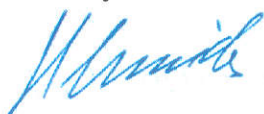
16) E porque essa censura pode, e deve, ser apreciada pelo Tribunal Constitucional, por via da fiscalização sucessiva, vêm as associações solicitar a V. Exas. que, ao abrigo e nos termos do respetivo poder legal, suscitem ao Tribunal Constitucional a apreciação, em fiscalização sucessiva, da constitucionalidade do diploma aprovado em 12 de Julho de 2018, resultante da reapreciação do Decreto nº 201/XII anteriormente devolvido à Assembleia da República sem promulgação, destinado a regular o “Regime jurídico da atividade de transporte individual e remunerado de passageiros em veículos descaracterizados a partir de plataforma eletrónica”;

17) A associações, Federação Portuguesa do Táxi e ANTRAL, agendaram uma ação de protesto contra o diploma aprovado, que se realizará no dia 19 de setembro de 2018, iniciativa com a qual pretendem, manifestando o seu desagrado e as suas razões, que seja iniciado o procedimento de fiscalização sucessiva da constitucionalidade do diploma e que até à pronúncia do Tribunal Constitucional se suspendam os efeitos do diploma aprovado por forma a garantir a paz pública;

18) Nesse contexto solicitamos a V. Exas. que no dia referido, recebam os representantes das associações, por forma a concretizar, presencialmente, o supra exposto e as demais questões que o tema suscite a V. Exas.

De V. Exas

A Direcção da ANTRAL



Florêncio Plácido de Almeida

A Direcção da FPT



Carlos Alberto Simões Ramos