



DIVISÃO DE APOIO ÀS COMISSÕES	
Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas	
CEIOP	
N.º Único	551817
Entrada/Saída n.º	23
Data	10 / 1 / 2018

À 6.ª Comissão CEIOP
da Assembleia da República
E mail: 6ceiop@ar.parlamento.pt

Assunto: Proposta de Lei n.º 50/XIII de 22. 12. 2016

Em apreciação conjunta:

Projecto de Lei N.º 450/XIII/2.ª do Bloco de Esquerda

Projecto de Lei N.º 529/XII/2.ª do PSD

Projecto de Resolução N.º 724/XIII/2.ª do Bloco de Esquerda

Exmo. Sr. Presidente da 6.ª Comissão de Economia Inovação e Obras Públicas, Dr. Hélder Amaral

Visando a integração no processo legislativo em curso da posição actual da ANTRAL sobre a Proposta de Lei 50/XIII e posteriores Projectos de lei n.º s 450/XIII/2.ª do Bloco de Esquerda; 529/XII/2.ª do PSD e Projecto de Resolução N.º 724/XIII/2.ª do Bloco de Esquerda, vem a ANTRAL solicitar a V. Exa. se digne admitir a presente pronúncia escrita.

I – introdução:

Importa ressaltar o documento que se encontra arrolado no campo da respectiva nota da Assembleia da República sobre o diploma – o parecer da ANTRAL de 06 de Outubro de 2016 - mas, esclarecer que se trata de um

parecer apreciativo da proposta de Decreto-lei do Governo de 26.09.2016, razão pela qual tem de ser objecto da presente actualização que visa a análise da proposta de lei n.º 50/XIII de 22. 12. 2016 e dos projectos de Lei, em apreciação conjunta, N.º 450/XIII/2.ª do Bloco de Esquerda, N.º 529/XII/2.ª do PSD e Projecto de Resolução N.º 724/XIII/2.ª do Bloco de Esquerda.


Justifica-se, com oportunidade e actualidade, a presente pronúncia, ressalvada no passado dia 12 de Dezembro, aquando da audiência presencial da ANTRAL nesta 6.ª Comissão porquanto:

1. Não foi apresentado qualquer documento escrito de análise à referida proposta e projectos;
2. A decisão do Tribunal de Justiça da União Europeia, de 20 de Dezembro de 2017 é um marco superveniente incontornável que importa ter em conta, para aferir do correcto enquadramento da proposta e projectos e prosseguimento dos trabalhos desta 6.ª Comissão e que no essencial consagra a seguinte doutrina:

II - A decisão do TJUE:

“... o Tribunal declara que um serviço de intermediação como o que está em causa no processo principal, cujo objectivo é ligar, por meio de um pedido de telefone inteligente e de remuneração, condutores não profissionais que utilizem o seu próprio veículo com pessoas que desejam fazer viagens urbanas, **devem ser consideradas inerentemente ligadas a um serviço de transporte e, por conseguinte, devem ser classificadas como "um serviço no domínio dos transportes" na acepção da legislação da UE.** Por conseguinte, tal serviço deve ser excluído do âmbito de aplicação da liberdade de prestação de serviços em geral, bem como a directiva relativa aos serviços no mercado interno e a directiva relativa ao comércio electrónico.

Daqui resulta que, como a legislação da UE está em vigor, **cabe aos Estados-Membros regulamentar as condições em que tais serviços devem ser prestados em conformidade com as regras gerais do Tratado sobre o Funcionamento da UE.**



O Tribunal considera, em primeiro lugar, que **o serviço prestado pela Uber é mais do que um serviço de intermediação que consiste em ligar, por meio de uma aplicação de smartphone, um condutor não profissional que utilize o seu próprio veículo com uma pessoa que deseje fazer uma jornada urbana.** Com efeito, nesta situação, o fornecedor desse serviço de intermediação oferece simultaneamente serviços de transporte urbano, que torna acessível, em particular, através de ferramentas de software e cuja operação geral organiza em benefício de pessoas que desejam aceitar essa oferta para fazer uma jornada urbana. O Tribunal observa a este respeito que o pedido apresentado pela Uber é indispensável tanto para os motoristas como para as pessoas que desejam fazer uma viagem urbana. Ele também aponta que **Uber exerce influência decisiva sobre as condições sob as quais os motoristas fornecem seu serviço.**

Por conseguinte, **o Tribunal considera que esse serviço de intermediação deve ser considerado como parte integrante de um serviço global cujo componente principal é um serviço de transporte e, por conseguinte, deve ser classificado não como "um serviço da sociedade da informação", mas como "um serviço no campo de transporte".**

O Tribunal afirma que, por conseguinte, a directiva relativa ao comércio electrónico não se aplica a esse serviço, que também está excluído do âmbito de aplicação da directiva relativa aos serviços no mercado interno. Pelo mesmo motivo, **o serviço em questão é abrangido não pela livre prestação**

de serviços em geral, mas pela política comum de transportes. No entanto, os serviços e serviços não públicos de transporte urbano que estão inerentemente ligados a esses serviços, como o serviço de intermediação prestado por Uber, não originaram a adopção de medidas baseadas nessa política."

Assim, face ao que precede, basta uma leitura rápida sobre o enquadramento dos referidos textos em análise, para concluir que se encontram assentes em pressupostos diametralmente opostos a esta doutrina firmada pelo Tribunal.

Resulta daqui, igualmente, a constatação de que as conclusões do Grupo de Trabalho do SEAA, (constituído por despacho n.º 6478/2016, de 12 de Maio, publicado na 2.ª Série do Diário da República, n.º 95 de 17 de Maio estão agora, erradas.

III - O enquadramento da Proposta de Lei e Projectos seguintes:

Como resulta do preâmbulo da Proposta de Lei é objecto da mesma a:

" (*"disciplina das plataformas electrónicas que disponibilizam serviços de organização do mercado e **intermediação** de sector do transporte individual de passageiros"*) "... plataformas que conformam e enquadram diversos aspectos estruturantes desse serviço" "... empresas tecnológicas que instituem e organizam a partir de plataformas digitais, mercados de serviços de transportes **actuam como intermediários de negócios** desse tipo e não como prestadores de serviço contratualizados a partir dessas plataformas" "...Estamos, assim, perante operadores económicos que reúnem características definidoras dos prestadores de serviços da sociedade de informação... pelo que estão sujeitos ao regime contido na Directiva n.º

2015/1535 do PE e do Conselho de 9 Set. 2015.") pelo que não pode prosseguir por violar o direito europeu."

Ora, flui com clareza da decisão do Tribunal de Justiça que este pressuposto de base é errado **e tem de merecer uma liminar decisão de conformação da Proposta de Lei**, caso contrário continuará a Comissão a preparar uma Proposta que viola os mais elementares princípios de direito europeu e nacional, no que ao enquadramento da actividade transportadora diz respeito.

Não dirimir esta questão prévia, no sentido coerente à decisão do TJUE é dar sequência à ideia de criação de um modelo de negócio que consta desenvolvido nos textos em análise, o que para além de violador de princípios estruturantes do serviço público em causa, mais não visa do que abrir o mercado que se encontra submetido a regras camarárias de capitação territorial e a regras de controlo tarifário administrativo.

Não está em causa a revisão da leis num estado democrático desde que salvaguardados os princípios basilares enquadramentos. O que está em causa é a desqualificação do princípio do interesse público, o respeito pelas regras orgânicas da competência local e a salvaguarda do direito dos consumidores.

Face ao que precede qualquer exercício de análise de textos (o mesmo erro de base mantém-se embora, mais esbatido no projecto do PSD, como se mantém no projecto do Bloco de Esquerda embora, aqui a argumentação de base seja mais próxima da realidade e da correcção jurídica) que partem, de princípios errados serão um exercício inútil que não se vai aqui fazer.

Em Portugal, no presente, o acesso ao transporte de passageiros em veículos ligeiros, bem como as actividades complementares e acessórias obedecem a regras de base claras que não podem ser deixadas esquecidas.

6

Não há, pois, qualquer vazio legal, não há lacuna na legislação!

O legislador é livre de criar as leis que entender porém, a ANTRAL alerta para o respeito do princípio da confiança e da igualdade que no geral da proposta de lei e projectos nem sequer é afluído.

Segue-se, alertando para o ensejo da proposta em amnistiar situações passadas pois, que é igualmente inconstitucional, a par da clara percepção que se retira de que se está a fazer um "fato à medida" como diz a AMT, o que é igualmente inconstitucional.

A ANTRAL não pode deixar de novamente alertar que o que preside à concretização das ideias do novo modelo de negócio é a procura de acomodação de uma tecnologia, vista esta como uma boa solução que satisfaz um melhor serviço e o público.

A verdade é que o meio não pode sobrepor-se para almejar qualificar o essencial do serviço de transporte de passageiros. O meio é um instrumento o qual aliás, não se apresenta como elemento de diferença entre operadores, dado que é um instrumento que o Sector do Táxi já possui e é utilizado a nível nacional, como o utilizam outros operadores privados (exemplo My Táxi) comprovando que o mercado está a funcionar em concorrência.

No que se refere a uma afirmação que tem estado a ser utilizada por vários agentes para validar a abertura do

mercado, de que não se pode tratar de forma igual o que é desigual, está por demonstrar a sua correcção.

De facto, quem argumenta, afirmando a diferença em questão, utiliza diferenças no exercício e não no âmbito nuclear dos elementos qualificadores do contrato o que só pode naturalmente dar uma conclusão errada e tomada à medida.

Do que se trata afinal é de validar o acesso ao mercado de mais motoristas, mais operadores e mais veículos, sem contingentação e tarifas, esse é objectivo da proposta!

Ora, não é admissível que tal desígnio esteja a tentar ser conseguido por meias verdades, mentiras duplas e suprema habilidade de alguns redactores de textos de lei que pretendem ver a luz do dia.

Não se esqueça pois, que a propalada base de partida de que tudo se resumia a uma tecnologia e era uma intermediação caiu por terra! Absurdo será, continuar a trabalhar nesta Comissão, como se nada tivesse acontecido!

Cabe a V. Exa. determinar seja reavaliado, antes de mais, o essencial da Nota Técnica dos Serviços da Assembleia da Republica e o Relatório Final do Relator Paulo Neves, cuja doutrina é contrária à decisão do TJUE, na parte em, que inventaria o quadro regulamentar da mesma.

Não determinando, com a urgente iniciativa, o que se requer, essa conformação, prossequindo os trabalhos em curso, como se nada de diferente e conflituante tivesse acontecido é prestar um mau serviço à democracia e ao Parlamento que estamos certos não irá acontecer.

Foi colocado, a nosso ver mal, em paralelo um outro debate, que diz respeito ao acervo regulamentar enquadrador da actividade de transporte de passageiros em veículos ligeiros,

Tem a ANTRAL, neste particular, a posição de que não é lógico, nem correcto misturar as duas situações dizendo aliás, que a revisão actual do quadro legislativo do Sector é há muitos anos objecto de propostas junto do IMT cabendo a este organismo responder e explicar das razões da não consideração de muitas delas e das razões da não promoção das alterações adequadas.

Importa referir que bem recentemente o quadro legislativo sofreu alterações pelas leis 5 e 6/2013, como sofreu nos requisitos de acesso por Regulamento Comunitário.

A opção pela natureza do serviço, pelas regras de limitação territorial pela regulação dos preços administrativamente, etc., assenta numa opção ideológica fora do controlo do Sector que há-de responder aos anseios da mobilidade e dos direitos dos cidadãos.

Por isso, a ANTRAL rejeita a solução de através de um embuste, de um engano declarado (em resultado do qual o Sector é vilipendiado na praça pública do pior que há) se procurar de forma ínvia e capciosa abrir o mercado, liberalizar os preços e fazer entrar nele um modelo de negócio que viola a lei de suporte do interesse público e descalça a protecção dos consumidores.

Ainda assim, a ANTRAL tem em preparação, com a natural articulação de parceiros Europeus uma proposta global de revisão do quadro legal da actividade, revisão que não pode ser feita pela admissão de propostas avulsas, nem debaixo de contexto emotivo das denominadas plataformas,

Uma coisa deve ficar clara, a conformação do quadro legal aos tempos actuais e futuros e às novas exigências não se faz pela introdução de medidas desgarradas e conjunturais, para servir de contrapeso a outra realidade bem diversa servidora do fim que está em causa e se visa com a proposta em análise.

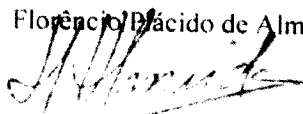
IV – Conclusão:

- a) A decisão do TJUE de 20 de Dezembro de 2017 põe liminarmente em causa a razão de ser da Proposta de Lei 50/XIII de 22. 12. 2016, do Governo que assenta em pressuposto rejeitado pelo mesmo;**
- b) De igual erro de partida padecem os demais projectos de Lei do PSD e do Bloco de Esquerda;**
- c) Não há qualquer vazio legal ou, lacuna que justifique a presente iniciativa legislativa;**
- d) O transporte rodoviário de passageiros em viaturas ligeiras organiza-se debaixo de leis reforçadas de interesse público que não podem ser ignoradas, para acomodar um simples meio tecnológico que sempre pode actuar no contexto do mesmo e ser utilizado, como já o é no seu serviço;**
- e) A conformação do quadro legal existente pode e deve ser objecto de actualização mantendo-se ou, alterando-se, na medida do proporcionalmente adequado e necessário, as regras da capitação territorial e ao regime de preços;**
- f) Qualquer alteração ao quadro existente tem de respeitar os princípios constitucionais da confiança e da igualdade, não beneficiado qualquer interesse económico de qualquer agente;**
- g) É inadequada a colocação em discussão, com a proposta precedente, da iniciativa de revisão do quadro que regula o transporte de passageiros em táxi, a qual deve fazer-se**

autonomamente e debaixo de um trabalho sério e alargado em que intervenham os vários organismos públicos, centrais e locais que regulam, autorizam, fiscalizam e controlam a actividade e as entidades representativas dos vários interesses em presença, empresarias e dos consumidores.

10 de Janeiro de 2018

Florencio D'Ácido de Almeida



Presidente da Direcção

Para conhecimento: GRUPOS PARLAMENTARES

Grupo Parlamentar do Partido Social Democrata E-mail: gp_psd@psd.parlamento.pt

Grupo Parlamentar do Partido Socialista E-mail: gp_ps@ps.parlamento.pt

Grupo Parlamentar do Partido do Bloco de Esquerda E-mail: bloco.esquerda@be.parlamento.pt

Grupo Parlamentar do Partido Popular E-mail: gp_pp@cds.parlamento.pt

Grupo Parlamentar do Partido Comunista Português E-mail: gp_pcp@pcp.parlamento.pt

Grupo Parlamentar do Partido Ecologista "Os Verdes" E-mail: PEV.carreira@pev.parlamento.pt