



Assuntos para tratamento da Comissão Parlamentar de

Obras Publicas Transportes e Comunicações

Transporte de doentes e Legislação laboral

Antes de mais, para precisar que o pedido para esta entidade teve por pressuposto o facto de a peticionante estar sob regulação de uma autoridade que é tutelada pelo MEE.

Por outro lado, não é fácil circunscrever a primeira das matérias (transporte não urgente de doentes) a uma área específica. De facto, embora o título do assunto aponte para a área da saúde, a verdade é que no mesmo intervêm os Ministérios da Saúde, Administração Interna e Economia/Transportes.

Assim e sem nos queremos imiscuir nos requisitos para ser ouvidos pelas Comissões da AR, o que nos impeliu a dirigir o pedido a essa Comissão foi o facto de os assuntos em causa serem determinantes para a actividade que representamos de transportes públicos de passageiros.

Apresentam-se, de seguida, uma sumula do conteúdo de cada assunto que pretendemos tratar e releva-se o pedido.

1. Transporte não urgente de Doentes¹

1.1 A questão e o seu enquadramento legal

Conforme se dispõe no preâmbulo da Portaria nº. 1147/2001, de 28 de Setembro:

“Há doentes que, embora carecendo de ser transportados, não precisam de o ser na posição de deitado, com utilização de macas. Podem ser transportados, nuns casos, em bancos ou cadeiras de transporte normais e, noutros, podem ou devem sê-lo em cadeiras de rodas. Por outro lado, estes doentes não necessitam de um transporte individual. De uma forma programada ou organizada, poderão viajar em grupo, sem perda de qualidade ou de comodidade e com redução de custos. Interessa, assim introduzir um novo tipo de veículo, dentro da categoria de ambulância, que possa fazer o transporte múltiplo ou colectivo de doentes.”

¹ Podemos seguir aqui a definição que o artigo 2.º da Portaria nº 142-B/2012 de 15 de Maio nos dá para Transporte não urgentes de doentes:

“Transporte não urgente

Para efeitos da presente portaria, considera-se transporte não urgente o transporte de doentes associado à realização de uma prestação de saúde e cuja origem ou destino sejam os estabelecimentos e serviços que integram o SNS, ou as entidades de natureza privada ou social com acordo, contrato ou convenção para a prestação de cuidados de saúde, nas seguintes situações:

a) Transporte para consulta, internamento, cirurgia de ambulatório, tratamentos e ou exames complementares de diagnóstico e terapêutica;

b) Transporte para a residência do utente após alta de internamento ou da urgência.”

Mas, com maior precisão especificidade dispõe, para o assunto que aqui se pretende equacionar, a Portaria nº 142-A/2012, de 15 de Maio, que:

“Na realidade, e à semelhança do regime já praticado em diversos países europeus, existem muitas situações em que o transporte de doentes não implica necessariamente que o mesmo tenha de ser efectuado em ambulância, podendo ser utilizado, no transportes de doentes em situação clínica que não impõe previsivelmente a necessidade de cuidados de saúde durante o transporte, veículos simples de passageiros adequados com as características e meios adequados para o feito.”

Em conformidade é criado o veículo de Transporte simples de doentes (VTSD) que se destina ao transporte não urgente de doentes, cuja situação clínica não impõe previsivelmente a necessidade de cuidados de saúde durante o transporte.

Sucedo que por Despacho Conjunto de 2 de Agosto de 2012, com o n.º 11054/2012 os Ministros da Administração Interna e da Saúde vieram a adiar para 2015 a entrada em funcionamento dos VTSD e a determinar a constituição de um grupo de trabalho para rever o Regulamento de Transporte de doentes, nesta parte relativa a transporte não urgente de doentes.²

Porém, já anteriormente, o Despacho do Senhor Secretário de Estado da Saúde n.º 16843/2011, de 5 de Dezembro havia determinado a constituição de um grupo de trabalho para estudar, analisar e propor medidas, no âmbito do transporte de doentes não urgentes.³

Contra o que seria de esperar, as Associações de transporte de aluguer em veículos ligeiros, cujos Associados asseguravam por todo o país, também, o transporte deste tipo de doentes ficaram liminarmente arredadas dos referidos grupo de trabalho.

De imediato as Associações reclamaram do que consideram ser uma discriminação, uma injustiça e uma alteração do quadro existentes, com prejuízo para os utentes e Estado.

1.2 O que se pretende?

Pelo que a questão se prende com a necessidade de as Associações serem incluídas no referido grupo de trabalho e poderem ser parte activa nas soluções que melhor satisfaçam os utentes e o serviço nacional de saúde,

Constitui pretensão das associações signatárias que o acesso a tais serviços se faça em condições de igualdade devendo ser promovidos concursos públicos para aceder aos mesmos, onde as regras sejam a mesmas, para os potenciais prestadores de serviços, táxis ou outras entidades, pois só assim se verifica verdadeira igualdade de oportunidades e de tratamento, princípio fundamental, e obrigatório, de um Estado de direito e democrático.

No entanto, e continuando tais alterações suspensas, a verdade é que existem serviços da administração de saúde, regionais e locais, que estão, de forma ilegal, arbitrária e discriminatória, a cancelar a grande maioria dos acordos de transporte de doentes que

² Curiosamente, ou talvez não, o Despacho cria a seguintes insólito regime: “ Até Junho de 2015 não serão abertos concursos para VSTD, excepto se o grupo de trabalho concluir por unanimidade em sentido contrário.

³ Dito por imperativo do Memorando de entendimento, o objetivo propalado pelo Despacho era a redução do custo do transporte não urgente a que têm direito os doentes e beneficiários do SNS.

estavam a ser executados pelos táxis, com especial incidência na zona centro e norte, assim privando estes industriais de táxi da sua capacidade de obtenção de receita e consequente sustento e capacidade de cumprimento de obrigações.

Acresce, ainda, que os serviços do INEM continuam a aceitar dos industriais do sector do táxi o pagamento para a emissão do alvará necessário nos termos da legislação suspensa, não informando condignamente, os mesmos, da suspensão da legislação, permitindo que os industriais, nesta economia de “aperto” fiquem desapossados das quantias gastas sem a certeza de poder usufruir, no futuro, de tal dispêndio.

Impõe-se assim, que o Governo determine aos serviços, a cessação de imediato de tais condutas e, ainda, que seja reposta a legalidade, com a retoma dos acordos de transporte, efetuados com os industriais de táxi, nos termos e condições que até então se efetuavam.

Ademais, trata-se de acautelar o cumprimento de uma das medidas do Memorando de Entendimento que tem necessariamente a ver com redução e custos com transportes e livre acesso a uma actividade comercial de forma livre, igual e concorrente.

1.3 Diligências desenvolvidas, ultimamente, pelas Associações.

- 1.3.1 Em 19 de Setembro de 2011, o Assunto foi exposto ao Senhor Primeiro Ministro;
- 1.3.2 Em 28 de Janeiro de 2013 foi o assunto exposto ao Senhor Ministro da Saúde que, por ofício de 08 de Fevereiro de 2013, o remeteu ao Senhor Secretário de Estado da Saúde;
- 1.3.3 Em 4 de Março de 2013 é remetido ofício ao Senhor Secretário de Estado da Saúde a insistir na marcação de reunião, o que não logrou, obter sucesso, até à data da concentração.

2. Registo de Tempos de Trabalho

2.1 A questão e o seu enquadramento legal

A portaria nº 983/2007,⁴ de 27 de Agosto veio regular as condições de publicidade dos horários de trabalho do pessoal afecto à exploração de veículos automóveis e forma do registo dos tempos de trabalho e de repouso de trabalhador móvel não sujeito ao aparelho de controlo, previsto no Regulamento (CEE) nº 3821/85, do Conselho, de 20 de Dezembro, ou no AETR.

Diferentemente das actividades enunciadas na portaria, de âmbito nacional e internacional, a actividade que estas Organizações representam responde a necessidades de mobilidade essencialmente locais, em cuja coordenação intervêm as Câmaras Municipais, sem prejuízo da coordenação central, para matérias de natureza geral à actividade.

⁴ Executando quer o Código do Trabalho de 2003, e a Diretiva Comunitária 2002-15/CEE, relativa a trabalhadores móveis dos transportes rodoviários, que transpôs.

O Despacho nº 22775/2008, de 05 de Setembro, confirmou a vontade expressa do Governo em alterar o regime. Sucede que por um lado, as circunstâncias políticas não permitiram se concluíssem quaisquer trabalhos e por outro, vem a ser publicado o Código do Trabalho de 2009 que revogou a portaria em questão.

A verdade é que continuaram as autoridades fiscalizadoras⁵ a fazer uso de um entendimento da ACT e a levantar autos de infracção que acabam, a final, por ser anulados em Tribunal mas, que não deixam de provocar elevados custos, no tratamento administrativo e na defesa judicial.

A questão tem a ver com o uso de um livrete de registo de tempo de trabalho, muito complexo e naturalmente desadequado, ao tipo de actividade aqui em causa, porque obviamente construído para trabalhadores móveis dos transportes rodoviários de pesados de mercadorias e passageiros que não estão sujeitos ao aparelho de controlo denominado tacógrafo.

Bem sabemos que o legislador da portaria a que se alude quis de uma penada só mas, de forma ligeira e alheada da realidade regular actividades móveis de trabalhadores, afectos à condução de veículos, em empresas de qualquer actividade, regulamentando assim, o Código do Trabalho.

Porém, não poderia, de forma alguma, incluir neste âmbito os transportes de aluguer de Táxi, em cujo Sector predomina, em mais de 80% a empresa, o empresário autónomo, ficando numa pequena parte, em que são utilizados condutores encartados e formados especificamente, o regime sujeito ao contrato de prestação de serviços, ou a um regime laboral de isenção de horário, casos em que bastará comprovar a qualidade e natureza do mesmo, por cópia do contrato de prestação de serviços e do acordo de isenção de horário de trabalho.

No caso acabado de referir, trata-se de condutores, que dadas as distâncias percorridas e os tempos de intermitência, naturalmente impostos pelo serviço público ocasional que a actividade oferece ao público, não apresentam os riscos, inerente às actividades controladas pelo tacógrafo e livrete individual de controlo. Por outro lado, o preenchimento de tal livrete não se compatibiliza com uma actividade de serviço ao público, de períodos de condução regulares de curta duração, pausas impossíveis de determinar e em muitos curtos espaços de tempo. Imagine-se o que é exigir a um motorista, durante um dia de trabalho em Lisboa, o registo dos tempos de disponibilidade e de trabalho e pausas que constantemente estão a ocorrer!

Acresce que a portaria 983/87 de 27 de Agosto, nesta parte de regulamentação do Código do trabalho, estava agarrada ao Código de Trabalho de 2003 e ao Decreto-lei 35/2004 de 29 de Julho, diplomas que foram expressamente revogados pelo actual Código do Trabalho em vigor de 2009 – Lei nº 7/2009 de 12 de Fevereiro – alíneas a) e b) do nº 1 do artigo 12º.

Não obstante, a clareza desta revogação, não logrou a ACT proceder à alteração do procedimento imposto ao Sector, tendo de ser os Tribunais a declarar tal evidente efeito jurídico.

⁵ Continuando a seguir a doutrina do ACT na matéria, exposta num documento de 31 de Março de 2008.

Nem, tão-pouco, se concretizou a publicação do projeto de portaria aprovado em reunião do grupo de trabalho, criado pelo despacho conjunto dos Ministros das Obras Públicas, Transportes e Comunicações e do Trabalho e da Solidariedade Social, publicado, sob o n.º 22775/2008, no DR, 2.ª Série, n.º 172, em 5 de Setembro, para discussão das questões referentes à isenção do registo em livrete individual de controlo (tempos de trabalho e de repouso).

Este grupo, presidido pela ACT (Autoridade das Condições do Trabalho), que também integrou representantes do IMTT, terminou os respetivos trabalhos, em Fevereiro de 2009, tendo sido unanimemente aprovado um projeto de portaria que, revogando a portaria 983/2007, isenta os motoristas de táxi da obrigatoriedade da utilização do livrete individual de controlo para o registo do tempo de trabalho efetuado.

Sucedem, entretanto, que no domínio da vigência da portaria 983/2007, têm sido instaurados largas dezenas de autos de contraordenação que, não obstante se conhecer a conclusão dos trabalhos do grupo citado, foram e continuam a ser objeto de decisão final por parte da ACT, condenando os alegados infratores a coimas de elevado valor, algumas de valor superior a 9.000,00 €.

Esta situação, que os nossos associados reputam de absurda, está a penalizá-los duplamente, pois, ao abrigo do novo regime jurídico do procedimento aplicável às contraordenações laborais e de segurança social, aprovado pela lei 107/2009, de 14 de Setembro, as impugnações judiciais têm efeito meramente devolutivo, pelo que são forçados a efetuar o depósito do valor da coima ou a prestar garantia bancária.

2.2 O que se pretende?

A promoção, junto da ACT, da alteração da sua determinação de aplicação da portaria nº 983/2007 de 27 de Agosto, ao transporte de aluguer de Táxi, interpretando correctamente assim, o âmbito de aplicação da mesma;

Não sendo esse o caso, que por hipótese temos de colocar, a retomada, o mais rapidamente possível, dos trabalhos de revisão da referida portaria, de forma a deixar claro a sua não aplicação a esta actividade.

No que se refere à legislação laboral, pretende-se a publicação do projeto de portaria aprovado em reunião do grupo de trabalho, criado pelo despacho conjunto dos Ministros das Obras Públicas, Transportes e Comunicações e do Trabalho e da Solidariedade Social, publicado, sob o n.º 22775/2008, no DR, 2.ª Série, n.º 172, em 5 de Setembro, para discussão das questões referentes à isenção do registo em livrete individual de controlo (tempos de trabalho e de repouso).

A publicação imediata das alterações aprovadas à legislação, por forma a corrigir a situação e a permitir que os empresários de táxi afetem tais recursos à sua atividade e ao cumprimento das suas obrigações ao invés de terem de os afetar a processo de contra ordenação e coimas reconhecidamente inaplicáveis ao sector do táxi.

2.3 Diligências desenvolvidas, ultimamente, pelas Associações.

2.3. 1. Em 19 de Setembro de 2011 o assunto foi exposto ao Senhor Primeiro Ministro;

2.3.2 Em 25 de Março de 2013 foi o assunto exposto ao Senhor Ministro da Economia e do Emprego, com pedido de reunião que não logrou obter sucesso até ao dia da concentração.

3. Transporte Colectivo de Crianças

3.1 A questão e o seu enquadramento legal

O Transporte Colectivo de Crianças é regulado pela Lei n.º 13/2006 de 17 de Abril⁶ e para o mesmo a utilização do Táxi, ao abrigo de contrato celebrado para o efeito.

A Portaria n.º 1350/2006 de 27 de Novembro regulamenta o licenciamento da actividade.

A questão prende-se com a aplicação ao Sector das exigências previstas para o acesso e exercício da actividade de Transporte Colectivo de Crianças que na prática significam uma duplicação de critérios e custos desnecessários.

3.2 O que se pretende?

Relativamente à utilização dos táxis no transporte coletivo de crianças, não deverão ser aplicáveis ao sector as obrigações impostas pela lei 13/2006, de 17 de Abril, nomeadamente a exigência de um novo licenciamento bem como a obrigatoriedade de sujeição à inspeção específica a que se reporta o artigo 6.º da portaria 1350/2006, de 27 de Novembro, não lhes devendo, também, ser aplicado quer a limitação da idade, quer a exigência do seguro ou da certificação profissional.

Estas alterações foram apreciadas e praticamente aprovadas, num dos grupos de trabalho criados, pelo Despacho Conjunto anteriormente referido.

No entanto porque não concluído o processo legislativo permite-se que os industriais de táxi continuem a ser impedidos de aceder aos concursos públicos para o transporte de crianças de/para as escolas, assim sendo, mais uma vez e à semelhança do que acontece com o transporte de doentes, arredados de uma área de negócio, que, por essa via, está a ser praticamente e em exclusivo utilizada pelas corporações de bombeiros.

Mais uma situação em que nenhum interveniente retira qualquer benefício ou vantagem, incluindo o Estado Português que não aufere quaisquer impostos gerados pela atividade de transporte de crianças quando assim efetuada pelas corporações de bombeiros.

Também nesta situação se impõe a publicação imediata das alterações à legislação, por forma a corrigir a situação e a permitir o acesso dos industriais de táxi a tal área de negócio, sob pena de também nesta situação, poder ser imputada ao Governo a responsabilidade pela insolvência de milhares de empresários do táxi;

3.3. Diligências desenvolvidas, ultimamente, pelas Associações.

Em 19 de Setembro de 2011, o assunto foi exposto ao Senhor Primeiro Ministro;

4. Regulamentação da lei 6/21013-formação para motoristas

⁶ Alterada pela Lei n.º 17-A/2006 de 26 de Maio.

4.1. A Questão e o seu enquadramento legal

A lei n.º 6/2013 veio alterar o quadro jurídico de acesso e exercício da profissão do motorista de Táxi.

No que respeita ao novo referencial de formação e conteúdos a lei carece de regulamentação posteriores para a concretização do novo título habilitante, o CAM.

A questão prende-se com a urgência em definir um regime transitório entre o antigo CAP e o novo CAM.

Embora, O IMT esteja a aplicar algumas regras do novo regime a verdade é que se recusa a aplicar outras. Num caso a lei está em vigor e é diretamente exequível.^{7/8}.

4.2 O que se pretende?

A publicação imediata da regulamentação ao novo regime de formação, atendendo a que se trata de um referencial inerente à posse do título de habilitação para exercício da profissão e de que as Associações não podem estar numa situação de indefinição porquanto, as solicitações para inscrição são constantes.

Anexo:

Notícias na sequência da concertação de Táxis que pelo seu carácter tendencioso merecem/exigem alguma clarificação.

Como pode constatar-se a notícia, em especial do jornal Publico pode induzir o leitor na seguinte conclusão:

Houve redução de custos,⁹ logo o transporte em Táxi era responsável por esses custos injustificados ou inflacionados.

Porém, se se entrar no conteúdo da notícia, verifica-se que a redução teve a ver com a alteração dos critérios de suporte da avaliação, requisição e pagamento do transporte de doentes do SNC e não com o transporte dos mesmos em Táxi.

Termina-se com alguns exemplos, (apontados pelos Nossos Associados), de custo para serviços de transporte de doentes, comparando o valor que é cobrado em ambulância e Táxi.¹⁰

⁷ É o caso da colocação do CAP no lugar previsto para o CAM., situação que está aliás a ser objecto de algumas contraordenações.

⁸ A não aceitação da inscrição de formando cuja idade ultrapasse os 65 anos.

⁹ Trata-se de assegurar ou não, os encargos com o transporte não urgente do doente sempre que este prove insuficiência económica e "quando a situação clínica o justifique", designadamente nos casos de incapacidade igual ou superior a 60 por cento e de "condição clínica incapacitante e, ainda, o transporte não urgente de doentes que necessitem de cuidados de saúde de forma prolongada e continuada e que impliquem, pelo menos, oito deslocações num período de 30 dias.

¹⁰ Para o SNS, os Bombeiros praticam o preço do km a 0,48 €, a que acresce 20% deste valor, por cada utente transportado a mais:

Nos táxis, para viaturas de 4 lugares, o preço do km é 0,45 €, para qualquer número de utentes de 1 a 4.

Transporte de Vila Viçosa/Évora/Vila Viçosa:

Bombeiros - 1 Utente: 58,56€ - Táxi - 54,90€

Bombeiros - 2 Utentes: 70,27€ - Táxi - 54,90€

Bombeiros - 3 Utentes: 81,56€ - Táxi - 54,90€

Bombeiros - 4 Utentes: 93,70€ - Táxi - 54,90€

Transporte de Montemor-o-Novo/Évora/Montemor-o-Novo:

Bombeiros – 1 Utente - 30,72€ - Táxi - 28,80€

Bombeiros – 2 Utentes – 36,86€ - Táxi - 28,80€

Bombeiros – 3 Utentes - 43,00€ - Táxi - 28,80€

Bombeiros – 4 Utentes - 49,15€ - Táxi - 28,80€

Transporte Vila Viçosa/Lisboa/Vila Viçosa:

Bombeiros - 1 Utente - 201,60€ - Táxi - 189,00€

Bombeiros - 2 Utentes – 241,92€ - Táxi - 189,00€

Bombeiros - 3 Utentes - 282,24€ - Táxi - 189,00€

Bombeiros - 4 Utentes - 322,56€ - Táxi - 189,00€

Temos, ainda, conhecimento de um utente da Torrinha, cujo transporte em táxi custava 220,00 € e, agora, em ambulância, o valor disparou para 1.080,00 €, pois a ambulância vem da Bobadela.

Outro caso do nosso conhecimento directo, prende-se com um utente da Fisioterapia da Rua Luciano Cordeiro, cujo transporte em táxi não ultrapassava os 7,50 €, e, presentemente, em ambulância, o mesmo transporte custa 30,00 €.
