



DOCUMENTO DE 12 PAGINAS ELABORADO COM A PRECIOSA COLABORAÇÃO DE
NGS | LEÃO E ASSOCIADOS - SOCIEDADE DE ADVOGADOS, R. L.

LISBOA, 12 DE DEZEMBRO DE 2017

Associação Nacional de Parceiros das Plataformas Alternativas de Transportes

PARECER SOBRE AS PROPOSTAS LEGISLATIVAS PARA REGULAÇÃO DA ACTIVIDADE DE
TRANSPORTE REMUNERADO EM VEÍCULO DESCARACTERIZADO,
COM RECURSO A PLATAFORMA ELECTRÓNICA

PROPOSTA DE LEI 50/XIII
PROJECTO DE LEI 529/XIII/2ª
PROJECTO DE LEI 450/XIII/2ª

A Associação Nacional de Parceiros das Plataformas Alternativas de Transportes (daqui em diante designada abreviadamente por ANPPAT) é uma associação sem fins lucrativos que tem como finalidades a promoção, representação e defesa dos interesses e direitos dos Parceiros das Plataformas Alternativas de Transportes, perante as entidades públicas ou privadas, nacionais ou estrangeiras.

Esta associação é composta por pessoas singulares ou colectivas que exerçam a actividade de prestadores de serviço de transporte remunerado com recurso a plataforma electrónica de reserva ou contratação, com exclusão de prestadores de serviços de transportes em táxi.

A ANPPAT tem cobertura Nacional e é composta por associados que exercem a referida actividade nas áreas metropolitanas do Porto, Lisboa e região do Algarve.

Assim, e atendendo ao seu papel de representante dos agentes económicos prestadores de serviços às plataformas electrónicas, entende que poderá dar o seu contributo, sob a forma de parecer, para um eventual enriquecimento no processo legislativo, ao habilitar a *Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas da Assembleia da República* com as necessidades e anseios dos seus associados.

Ora, atendendo a que o presente parecer se destina a ser apresentado em três diferentes procedimentos de criação legislativa, adopta-se uma técnica de sistematização das pretensões dos associados em dez diferentes capítulos.

O presente parecer incide, por isso, sobre os propostos diplomas que pretendem regular a actividade de “transporte em veículo descaracterizado a partir de plataforma electrónica”, “transporte individual e remunerado de passageiros em veículos descaracterizados a partir de plataforma electrónica” e “transporte individual em veículo descaracterizado” (daqui em diante designados, respectivamente, por TVDE, TIRPE e TIVDE).

I. Âmbito da regulamentação

- Atendendo à recente realidade de partilha de viagens (por exemplo, o sistema UberPool), é entendimento da ANPPAT que a legislação que vier a ser adoptada deverá prever tal realidade, por forma a evitar quaisquer constrangimentos a título de responsabilidade civil, criminal ou tributária. Para tal, seria prudente estabelecer regras quanto à definição de trajectos (limitando percentualmente os desvios ao trajecto inicial, por forma a assegurar a qualidade do serviço prestado ao consumidor). No entanto, e para tal, será necessária a previsão legal de tal actividade, devendo o art. 1º nº 4 da Proposta de Lei 50/XIII, o art. 1º nº3 do Projecto de Lei 529/XIII/2ª art. 1º nº3 do Projecto de Lei 450/XIII/2ª adoptar uma redacção que permitisse, de forma clara, excluir ou incluir tal realidade. Isto apenas porque a expressão UberPool é confundível com a actividade de *carpooling*, sendo, por isso, potencialmente geradora de confusão na aplicação da lei.

- A partilha de viagens é passível de permitir redução de emissão de CO2, entre outros, poupar o consumo de combustível, diminuir o número de veículos em circulação, para efeitos de mobilidade e, por último, permitir que o recurso a este tipo de transportes possa ser mais acessível.

- Os veículos que exerçam a actividade de TVDE/TIRPE/TIVDE apenas poderão ser contratados mediante subscrição e reserva efectuadas através das plataformas electrónicas de reserva, estando vedada a contratação mediante solicitação no local (*hailing*).

II. Requisitos de acesso à actividade pelos operadores de TVDE/TIRPE/TIVDE

- A ANPPAT é do entendimento que deveria ser admissível o exercício da actividade por empresários em nome individual, e não apenas por pessoas colectivas, como sucede no regime do Táxi, não se vislumbrando justificação para tal diferença de tratamento.

- Limitar-se o acesso à actividade de TVDE/TIRPE/TIVDE a pessoas colectivas poderá encerrar uma questão de constitucionalidade duvidosa, por eventual limitação ao *Direito ao Trabalho*, decorrente de uma diferença injustificada de tratamento relativamente à solução legislativa em vigor no Decreto-Lei n.º 251/98 de 11 de Agosto, e por confronto com os artigos 13º e 58º da Constituição da República

Portuguesa.

- Propõe-se, por isso, que a actividade de TVDE/TIRPE/TIVDE por empresários em nome individual seja limitada à utilização de um único veículo, à semelhança do que sucede na actividade de táxi (artigo 3º nº1 do Decreto-Lei n.º 251/98 de 11 de Agosto).

- Assim, apenas as pessoas colectivas estariam licenciadas para exercer, com recurso a mais que um veículo, a actividade de TVDE/TIRPE/TIVDE.

- É, por isso, entendimento da ANPPAT que, à semelhança do regime legal aplicável à actividade de táxi, deveria existir um requisito de capacidade financeira inicial de €1.000,00 de capital social por veículo em actividade (cfr. art. 6º da Portaria 334/2000 de 12 de Junho aplicável *ex vi* do art. 7º do Decreto-Lei n.º 251/98 de 11 de Agosto), proposta esta formulada tendo em atenção a actual redacção do art. 201º do Código das Sociedades Comerciais.

- Por forma a aumentar a protecção dos utilizadores da actividade a regular, todas as propostas normativas deveriam definir a existência de seguro de responsabilidade civil obrigatório para a actividade de TVDE/TIRPE/TIVDE, que deveria incluir:

- a) Responsabilidade civil automóvel com previsão do capital mínimo;
- b) Cobertura de protecção de ocupantes;
- c) Responsabilidade civil de exploração (cobertura de danos materiais ou corporais do utilizador não relacionados com um acidente de viação, por culpa, ou mera culpa, do operador);
- d) Acidentes pessoais (cobertura de danos materiais ou corporais da responsabilidade do próprio utilizador).

- As plataformas electrónicas exigem já, aos seus parceiros, a celebração de contrato de seguro com cobertura dos referidos riscos, pelo que a ANPPAT é do entendimento que tal exigência, meramente contratual, deverá passar a ser requisito legal para exercício da actividade, atendendo a que, hoje em dia, e com a proliferação de contratos de seguro com oferta de inúmeras coberturas facultativas, nem todos os seguros-base de responsabilidade civil automóvel obrigatória cobrem os riscos indicados.

- Pretende, por isso, a ANPPAT que a redacção dos artigos 8º nº4 da Proposta de Lei 50/XII, 10º nº6

do Projecto de Lei 529/XIII/2ª e 11º nº4 do Projecto de Lei 450/XIII/2ª possa ser revista, optando-se por uma redacção mais precisa e detalhada, quanto aos riscos que deverão ser transferidos para uma seguradora, sem estar limitada a uma mera remissão para o normativo que regula a actividade de transporte em táxis.

III. Requisitos de acesso à actividade pelos operadores de plataformas electrónicas

- A ANPPAT entende dever ser requisito de acesso à actividade pelos operadores de plataformas electrónicas, entre outros, a criação e manutenção de um sistema de avaliação do motorista, a ser efectuada pelo utilizador transportado, por forma a assegurar a qualidade do serviço, bem como por forma a possibilitar que o operador de TVDE/TIRPE/TIVDE possa ter um feedback, em tempo real, da qualidade do serviço prestado pelo motorista ao seu serviço, no sentido de estar em condições de, rapidamente, adoptar medidas necessárias à reposição dos pretendidos padrões de excelência do serviço.

- Face à possível existência, por parte do motorista, de comportamentos não coincidentes com a qualidade do serviço pretendida, os operadores de plataformas electrónicas, pretendendo proceder à suspensão do motorista ou do operador de TVDE/TIRPE/TIVDE, deverão ser obrigadas a comunicar tal pretensão com uma antecedência nunca inferior a 48 horas.

- Atendendo a que o pagamento do serviço prestado ao utilizador é processado e recebido pela plataforma electrónica, a falta de pagamento, fraude no pagamento ou devolução do pagamento do utilizador deverá correr por conta do operador da plataforma electrónica, devendo este operador assegurar e efectuar o pagamento, ao operador de TVDE/TIRPE/TIVDE, do preço facturado pela viagem realizada.

IV. Veículos e contingentação

- Os veículos utilizados em TVDE/TIRPE/ TIVDE deverão ser veículos ligeiros, conforme a definição

legal prevista no art. 106º nº1 línea a) do Código da Estrada.

- As propostas de regulamentação são unânimes em limitar a idade máxima dos veículos que prestem serviços de TVDE/TIRPE/TIVDE a sete anos, a contar da data da primeira matrícula.

- No entanto, é entendimento da ANPPAT que a idade dos veículos que prestem serviços de TVDE/TIRPE/TIVDE deverá ascender a um máximo de dez anos, a contar da data da primeira matrícula, e atendendo aos seguintes dados:

a) Nos veículos a gasolina, seriam admitidos, em 2019, veículos com primeira matrícula até 2009, ou seja, veículos que cumprem com a norma de emissão “Euro 5”, cujos valores máximos de emissão de poluentes são iguais aos da norma “Euro 6”, à excepção do valor relativo ao particulado;

b) Nos veículos a gasóleo, seriam admitidos, em 2019, veículos com primeira matrícula até 2009, ou seja, veículos que cumprem com a norma de emissão “Euro 5”, norma esta que esteve em vigor até Setembro de 2014;

c) Nos veículos a electricidade, não se aplicam as normas de emissão.

- Entende por isso a ANPPAT que o aumento da idade máxima do veículo, de sete para dez anos, a contar da primeira matrícula, não irá ter qualquer impacto a nível ambiental, nem tão-pouco, na qualidade do habitáculo.

- A ANPPAT congratula-se pela exigência da realização anual de inspecção técnica periódica, conforme previsto nos artigos 8º nº3 da Proposta de Lei 50/XII, 10º nº5 do Projecto de Lei 529/XIII/2ª e 11º nº3 do Projecto de Lei 450/XIII/2ª.

- No entanto, entende a ANPPAT que a inspecção técnica periódica deveria abranger outros elementos para além da componente técnico-mecânica, nomeadamente o bom estado e condição dos materiais interiores (estofos, tablier, portas), no sentido de assegurar o bom estado de conservação dos elementos de conforto, por forma a manter um padrão de elevado conforto para o utilizador.

- O transporte de crianças em veículos que desempenhem a actividade de TVDE, TIRPE e TIVDE deverá ser efectuado nos termos previstos no art. 55º do Código da Estrada, ou seja, mediante sistema de retenção homologado e adaptado ao seu tamanho e peso, não se aplicando, a esta actividade, a excepção prevista no número 5 de tal disposição legal.

- A ANPPAT entende que deverá ser prevista a criação de zonas de paragem destinadas à tomada e largada de passageiros, em locais turísticos, de utilização exclusiva por veículos legalmente habilitados para a actividade TVDE, TIRPE e TIVDE, devidamente identificados pelo correspondente dístico, a regular por Portaria futura, sugerindo-se que tal dístico tenha dimensões semelhantes às dimensões dos actuais dísticos de inspecção periódica obrigatória e seguro de responsabilidade civil automóvel obrigatório, ou seja, 4,5 cm. X 4,5 cm.

- Atentas as diferenças entre a actividade TVDE, TIRPE e TIVDE e a actividade de transporte em táxis, entende a ANPPAT que os veículos que prestem serviços de TVDE/TIRPE/TIVDE não deverão ter acesso a faixas de rodagem ou vias de trânsito reservadas ao trânsito de veículos de transporte público de passageiros, previstas nos artigos 76º e 77º do Código da Estrada.

- Por outro lado, e atendendo à proibição de contratação mediante solicitação no local (hailing), os veículos afectos à actividade de TVDE/TIRPE/TIVDE não poderão parar ou estacionar nos locais reservados, mediante sinalização, ao estacionamento de veículos de transporte público de passageiros.

V. Motoristas de veículos TVDE/TIRPE/TIVDE

- A ANPPAT defende a exigência da consagração legal mínima dos seguintes requisitos:

a) Detenção de Certificado de Motorista de Transporte ou similar, devendo tal habilitação consagrar o domínio da Língua Portuguesa;

b) Apresentação anual de Certificado de Registo Criminal, emitido para os fins de *motorista de veículo de passageiros com contacto regular com menores*;

c) Instituição de um Número Único de Certificado de Motorista de Transporte ou similar que permita a identificação comum, quer junto do Instituto da Mobilidade e dos Transportes, quer junto das Plataformas Electrónicas de Reserva, para efeitos de controlo das horas de trabalho diário e períodos de descanso (conforme previsto no art. 16º do Projecto 529/XIII/2ª);

d) Definição de regime legal que regule eventuais restrições em função da avaliação do motorista pelos passageiros transportados.

- Os motoristas poderão exercer a sua actividade para os operadores licenciados de TVDE/TIRPE/TIVDE na modalidade de trabalho subordinado ou de prestação de serviços, consoante os contornos da relação a estabelecer.

- A ANPPAT afasta-se, por isso, da ficção legal de *presunção de contrato de trabalho* prevista nos artigos 6º nº 9 da Proposta de Lei 50/XIII e 7º nº1 do Projecto de Lei 450/XIII/2ª.

- Atenta a *presunção de contrato de trabalho* prevista no art. 12º do Código do Trabalho, não se vislumbra a necessidade de recorrer à figura da *ficção legal* para criar um regime jurídico totalmente atípico e distinto dos restantes ramos de actividade.

VI. Preço: estimativa, cálculo e determinação

- A fixação do preço deve ser efectuada pela plataforma electrónica de reserva, devendo esta, para tal, habilitar o utilizador, até ao momento da contratação, do preço fixo pré-determinado ou de estimativa de preço da viagem pretendida.

- O cálculo do preço deverá ter, por base, os elementos e factores de ponderação que compõem a fórmula de cálculo de preço a cobrar pelo operador do serviço.

- O pagamento do preço deverá ser efectuado exclusivamente por meios electrónicos de pagamento, sendo cobrado directamente pela plataforma electrónica de reserva ao utilizador.

VII. Taxas

- A ANPPAT não se opõe à previsão legal de uma Taxa de Regulação e Supervisão, nos termos previstos no art. 19º do Projecto de Lei 529/XIII/2ª.

- No entanto, a ANPPAT não se conforma quanto à afectação de 40% para o Fundo para o Serviço Público de Transportes do valor arrecadado pela cobrança da referida taxa (cfr. art. 19º nº8 a) do Projecto de Lei 529/XIII/2ª.

- Isto porque, atento o teor das alíneas e) e f) do artigo 3º da Portaria 359-A/2017 de 20 de Novembro (portaria que cria e regulamenta o Fundo para o Serviço Público de Transportes) e do artigo 2º do Anexo à referida Portaria, verifica-se que, entre as finalidades e objectivos do Fundo, constam actividades de promoção dos transportes públicos de passageiros.

- A ANPPAT entende que a actividade de TVDE/TIRPE/TIVDE não constitui uma actividade de transporte público de passageiros.

- Tal entendimento é, aliás, semelhante àquele seguido pela Proposta de Lei 50/XIII e pelo Projecto de Lei 529/XIII/2ª, afastando-se, assim, do preceituado no Projecto de Lei 450/XIII/2ª, que entende estarmos perante um *novo domínio mercantil para a oferta de serviço público de transporte individual de passageiros*.

- Assim, não se vislumbra fundamento para a receita arrecadada por aplicação de uma taxa incidente sobre o exercício da actividade de TVDE/TIRPE/TIVDE seja afectada a um Fundo que visa, tão-somente, a promoção dos transportes públicos de passageiros.

- Em alternativa, a ANPPAT propõe que a afectação de 40% prevista no artigo 19º nº8, alínea a) do Projecto de Lei 529/XIII/2ª, passe a reverter a favor das Áreas Metropolitanas em que os operadores de TVDE/TIRPE/TIVDE exercem a sua actividade [actualmente Áreas Metropolitanas do Porto (AMP), Lisboa (AML) e Algarve (AMAL)].

VIII- Relação com utilizadores

- Como se acaba de referir, a ANPPAT entende que a actividade a regular não constitui uma actividade de transporte público de passageiros.

- Assim, deverá ser consagrada legalmente a possibilidade de recusa de serviço, em situações de perigo ou risco para a segurança do veículo, dos passageiros ou do motorista, bem como em situações de passageiros com comportamentos suspeitos de perigosidade.

- Tenhamos presente que a contratação do serviço é efectuada por intermédio de uma plataforma electrónica e que apenas no momento da chegada do motorista ao local contratado para a recolha do passageiro é que será possível avaliar uma situação de eventual perigosidade e/ou comportamentos atentatórios da dignidade e do bom nome do motorista.

- Será, por isso, aconselhável que a Proposta de Lei 50/XIII e o Projecto de Lei 450/XIII/2ª consagrem uma solução semelhante à que foi acolhida no artigo 6º do Projecto de Lei 529/XIII/2ª.

- Em consequência, deverá também ser consagrada legalmente a possibilidade de avaliação dos utilizadores de transporte TVDE/TIRPE/TIVDE por parte dos motoristas.

- Tal avaliação será susceptível de limitar a inscrição de utilizadores com determinado perfil indesejado, junto das plataformas electrónicas de reserva, permitindo, dessa forma, a prestação do serviço de transporte com os padrões de excelência desejados.

IX. Regime contra-ordenacional

- Como é de conhecimento generalizado, os operadores de TVDE/TIRPE/TIVDE têm sido alvo de instauração de processos de contra-ordenação, por pretensa violação do disposto nos arts. 3º e 28º do Decreto-Lei 251/98 de 11 de Agosto, incorrendo no pagamento de coimas até €15.000,00 e eventuais sanções acessórias.

- Tal entendimento surge na sequência de, entre outros, um parecer técnico da Divisão de Trânsito do Comando Metropolitano do Porto da Polícia de Segurança Pública, elaborado após contactos com o Instituto da Mobilidade e dos Transportes e com a Direcção Nacional da Polícia de Segurança Pública e que veio a redundar na informação 186NO2017 do Comando Metropolitano do Porto da Polícia de Segurança Pública.

- Esta informação, transmitida aos agentes da Polícia de Segurança Pública, veio a redundar numa série de “Operações Stop”, instaladas em locais de interesse turístico, por forma a proceder à autuação de veículos de transporte TVDE/TIRPE/TIVDE.

- É entendimento da ANPPAT que, não obstante a actividade dos seus associados não constituir qualquer ilícito de natureza contra-ordenacional, esta actuação das forças de segurança é causadora do processamento de centenas de processos de contra-ordenação que, após decisão administrativa condenatória, irão provocar a apresentação das correspondentes impugnações judiciais.

- Atendendo a que a legislação actualmente em discussão será susceptível de enquadrar juridicamente a actividade de TVDE/TIRPE/TIVDE, a ANPPAT defende que seria prudente a elaboração de um artigo que consagrasse, legalmente, o arquivamento dos processos de contra-ordenação em curso, seja em sede administrativa, seja em sede judicial.

- Para tal, e atendendo à redacção do art. 3º nº2 do Decreto-Lei 433/82 de 27 de Outubro (*se a lei vigente ao tempo da prática do facto for posteriormente modificada, aplicar-se-á a lei mais favorável ao arguido, salvo se este já tiver sido condenado por decisão definitiva ou transitada em julgado e já executada*), a ANPPAT sugere a redacção do seguinte artigo:

“O exercício da actividade de transporte individual e remunerado em veículo descaracterizado a partir de plataforma electrónica em data anterior à da entrada em vigor da presente Lei não constitui qualquer contra-ordenação”.

Subsidiariamente, a ANPPAT propõe a redacção do seguinte artigo:

“Para efeitos de sucessão de leis no tempo, deve entender-se que o regime contra-ordenacional previsto no presente diploma revoga o regime contra-ordenacional previsto no art. 28º nº4 do Decreto-Lei 251/98 de 11 de Agosto”.

X. Regime transitório e respectiva avaliação

- A ANPPAT defende que a futura regulamentação venha a ser avaliada, pelo IMT, I. P., uma vez decorridos dois anos sobre a respectiva entrada em vigor, ou seja, um prazo reduzido relativamente àquele que é proposto pela da Proposta de Lei 50/XII, pelo Projecto de Lei 529/XIII/2ª e pelo Projecto de Lei 450/XIII/2ª.

- Por último, é entendimento da ANPPAT que o regime transitório do Projecto de Lei 529/XIII/2ª deveria ser semelhante àqueles previstos na Proposta de Lei 50/XIII e no Projecto de Lei 450/XIII/2ª pelo que deveria prever, também, um prazo para os operadores de TVDE/TIRPE/TIVDE conformarem a sua actividade com a nova Lei.

LISBOA, 30 de Novembro de 2017.

ANPPAT,

A Direcção