



ANTRAL



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

Fax: 213 917 438
E mail: comissão-economia@ar.parlamento.pt
Lisboa, 12 de Janeiro de 2017

Assunto: Pedido urgente de reunião - Proposta de lei n.º 50/XIII.

Exmo. Sr. Presidente,

Acaba de dar entrada na Assembleia da República a proposta de Lei em epígrafe que muito preocupa este Sector e não obstante os pareceres emitidos pelas Associações subscritoras, ouvidas quando o Governo submeteu a apreciação pública similar projecto de dec. lei, mantém graves inconstitucionalidades e irregularidades - em anexo dois pareceres

A presente proposta mantém, também, soluções inconstitucionais e violadoras das mais elementares regras de concorrência, face as pronúncias da AMT n.ºs 4 e 8/2016, esta última pedida pela AR, susceptíveis de colocar o equilíbrio do mercado, empresas, trabalhadores e consumidores em risco, como aliás, se está já a comprovar, conforme últimas notícias na comunicação social que certamente conhece.

Não chega o Governo ter tomado a inconstitucionalidade material, para a qual chamamos à atenção nos pareceres anexos, submetendo agora, a proposta a esta AR porquanto no documento são mantidas, ainda, graves inconstitucionalidades e potenciadas outras, se entrar em vigor!

Desde logo, a entrega a entidades privadas do poder de organizar e gerir o mercado!

Por esta e outras razões que melhor queremos detalhar directamente, estamos a solicitar com carácter de muita urgência uma audiência com esta 6ª Comissão a que V. Ex.ª preside

Na expectativa da marcação, subscrevemo-nos com os melhores cumprimentos

A Direcção da ANTRAL

ANTRAL - Associação Nacional dos Transportadores Rodoviários em Automóveis Leiros
Av. Eng. Arnites e Oliveira, n.º 15 1900-221 Lisboa Tel: 218 444 053 Fax: 21 844 40 57 antral@antral.pt

FPT - Federação Portuguesa do Táxi

Estrada do Paço do Lumiar, Cote R 2 Loja A 1800-543 Lisboa Tel: 217 117 870 Fax: 217 112 879 sede@iptaxi.pt

A Direcção da FPT

COMISSÃO DE APOIO ÀS COMISSÕES	
Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas	
CEIOP	
N.º Único	566 246
Entrada/Saída n.º	21
Data	13/1/2017



**ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTADORES RODOVIÁRIOS
EM AUTOMÓVEIS LIGEIOS**

Av. Eng.º Arantes e Oliveira, 15, 1949-019 LISBOA
Telefone: 21 844 40 50 - Fax: 21 844 40 59
E-mail: antral@antral.pt Web: <https://www.antral.pt>

ANTRAL

Análise e Parecer da ANTRAL

Assunto: Proposta de Decreto-Lei que visa estabelecer o regime jurídico das plataformas e os requisitos de acesso e demais regime aplicável à actividade de transporte em veículo descaracterizado (TVDE).

Refª : Notificação - e mail do Gab. Sec. Est. A. A. de 26 de Maio, (20:39).

Prazo: 10 dias - Decreto-Lei n.º 274/2009, de 2 de Outubro.

_____/./_____
_____/./_____

A. Objecto

Análise e parecer à Proposta de Decreto-Lei que visa estabelecer o regime jurídico das plataformas e os requisitos de acesso e demais regime aplicável à actividade de transporte em veículo descaracterizado (TVDE).

B. Considerações

I.O Objecto da consulta e do Prazo

Em sede de consulta directa, a ANTRAL é solicitada, por e mail de 26 de Maio de 2016, do Gabinete do Secretário de Estado Adjunto do Ambiente, para emitir, em dez dias, parecer à "Proposta de Decreto-Lei que visa estabelecer o regime jurídico das plataformas e os requisitos de acesso e demais regime aplicável à actividade de transporte em veículo descaracterizado (TVDE)".

Muito se estranha que um assunto da complexidade como o que dá origem a este projecto não tenha merecido a concessão de um prazo de análise diferente do mínimo.

Sendo verdade que a entidade consultada pode pedir a extensão do prazo, também, não é menos verdade que o próprio diploma que regula a consulta, no artigo 5.º/3, de forma previdente, prevê:

Artigo 5.º

Consulta pública

(...) 3 - O período da consulta pública deve ser adequado à complexidade da matéria regulada no acto ou diploma sujeito a consulta.



**ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTADORES RODOVIÁRIOS
EM AUTOMÓVEIS LIGEIOS**

Av. Eng.º Arantes e Oliveira, 15, 1949-019 LISBOA
Telefone: 21 844 40 50 - Fax: 21 844 40 59
E-mail: antral@antral.pt Web: <https://www.antral.pt>

ANTRAL

É uma questão de bom senso!

2 Não obstante, assim se cumpre.

II. Considerações de ordem geral

II.1. A definição de conceitos

A não definição dos vários conceitos que são utilizados na questão em análise, muito deles ouvidos e usados pela primeira vez, condiciona uma correcta e séria apreciação.

Sendo verdade que a ANTRAL tem chamado, várias vezes, a atenção para este aspecto, a técnica legislativa do projecto só pode ser intencional de forma a confundir e diminuir a análise.

A qualificação da natureza do negócio é fundamental e não nos parece nada sério ser um diploma legislativo a fazê-lo, quando qualifica as plataformas de simples intermediárias e define as partes no contrato de transporte excluindo-as¹. A Uber, (a plataforma que na verdade está na origem da questão) é neste particular um camaleão de modalidades, sendo aliás, este Projecto uma expressão da modalidade "uber Pop" que tem sido judicialmente proibida em vários Tribunais Europeus e constitui, no presente, o objecto de uma questão prejudicial no Tribunal de Luxemburgo.

A utilização recorrente do argumento "tecnologia" tem servido para encobrir o cerne do problema que diz respeito a transporte de passageiros de forma onerosa.

Diga-se o que se disser do que se trata é de transporte de passageiros em viaturas ligeiras.

O transporte é o cerne do problema, não é a tecnologia!

¹ Diz o Tribunal de Lisboa na sentença em vigor " A Uber, com quem afinal são celebrados estes contratos de transporte ilegais, mediante a utilização de motoristas particulares/empresas locais, encontrou uma forma de contornar as limitações quer de acesso, quer de exercício da actividade, sem incorrer nem nos riscos associados nem nos custos, estes suportados pelo locais", cfr. Sentença do Tribunal de Lisboa, de 23 de Abril de 2015, Processo n.º 7730/15.OT8LSB – J13 (sublinhado nosso). Aliás, esta tem sido, também, a doutrina seguida por tribunais de outros países e europeus.



**ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTADORES RODOVIÁRIOS
EM AUTOMÓVEIS LIGEIOS**

Av. Eng.º Arantes e Oliveira, 15, 1949-019 LISBOA
Telefone: 21 844 40 50 - Fax: 21 844 40 59
E-mail: antral@antral.pt Web: <https://www.antral.pt>

ANTRAL

Para dirimir a questão agora, a técnica do diploma é qualificar as plataformas electrónicas como tecnologia.

3

Porém, de uma forma contraditória, tanto diz que estas disponibilizam o transporte como diz que nada têm a ver com o mesmo embora, definam os termos e condições do contrato mas, não o celebram? Confuso não é!

No que se refere ao projecto a terminologia é abundante, pelo que poderíamos multiplicar as perplexidades entre conceitos, rigor logístico e jurídico.

Desde logo na distinção do que é público ou, de interesse público, do que é privado.

Depois esclarecer em que sentido se fala em:

- Transporte individual de passageiros a título oneroso;
- Soluções alternativas de mobilidade;
- Configuração das aplicações;
- Plataformas agregadores de serviços já preexistentes quanto aos seus termos e condições;
- O mercado;
- Combinação entre serviço de transporte individual remunerado com um serviço de tecnologia de informação a partir do qual se forma e modela o contrato de transporte;
- Regime de serviço público;
- Actividade privada;
- Táxi e restrições à autonomia privada;
- Organizador do mercado e intermediário
- Genuinamente privada;
- Escopo diferente do táxi;
- Expressão social...

Importa referir, contrariamente ao sentido para onde aponta o âmbito, no artigo 1.º, que o projecto trata de quatro realidades distintas: As plataformas, os transportadores de passageiros, as viaturas e os motoristas.



**ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTADORES RODOVIÁRIOS
EM AUTOMÓVEIS LIGEIOS**
Av. Eng.º Arantes e Oliveira, 15, 1949-019 LISBOA
Telefone: 21 844 40 50 - Fax: 21 844 40 59
E-mail: antral@antral.pt Web: <https://www.antral.pt>

ANTRAL

Como quer que seja o que importava era encontrar um quadro autónomo para as plataformas!

4

II. 2.0 Ambiente em que se legisla

Julga-se ser importante historiar sumariamente o ambiente lógico e cronológico que está na génese do surgimento da presente proposta.

Portugal é despertado para o fenómeno da "uberização"², no início do ano de 2014.

A "Uber" detentora da tecnologia uber anuncia em 2014 que vai começar a operar em Portugal.

Antes porém, havia já começado a preparar a sua forte acção de lobbying junto das instituições.

Assim se compreende a iniciativa do IMT, IP para pedir um estudo, alegadamente externo, que por várias razões que não importa aqui elencar está na origem do que se vem a desenvolver, ao nível de relatórios e posições das entidades sobre esta questão posteriormente!

Assim se compreende a disponibilidade do IMT, IP para receber e mais tarde encaminhar um projecto de lei para a AMT!

Assim se compreende a inacção do IMT. IP quer nas respostas evasivas que foi dando à ANTRAL p. ex. no esclarecimento ao regime do "rent a car", na negação da aceitação da ANTRAL como assistente nos processos de contra-ordenação, etc, etc!

Assim se compreende a iniciativa da Autoridade da Concorrência em promover um debate com a Uber e sem ninguém a representar a indústria de táxi, para desregulamentação e liberalização total do Sector!

Assim se compreende a resposta da DGAE, (sem ser pedida) ao Tribunal, de sentido contrário ao IMT. IP!

² Como refere Nicolas Petit, em Uber, Concurrent Déloyal ou Champion Libérateur de l'Économie du Partage? February 2015.



**ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTADORES RODOVIÁRIOS
EM AUTOMÓVEIS LIGEIRO**

Av. Eng.º Arantes e Oliveira, 15,1949-019 LISBOA
Telefone: 21 844 40 50 - Fax: 21 844 40 59
E-mail: antral@antral.pt Web: <https://www.antral.pt>

ANTRAL

Assim se compreende a intervenção do Ministério da Economia na questão do regulamento dos portos e aeroportos!

5

E tudo que se tem passado até hoje que é em parte do domínio público. Como por exemplo: Inacção de todas as instituições notificadas para cumprir as sentenças judiciais! Múltiplas iniciativas sem resposta junto de todas as Instituições! Várias cartas abertas sem consideração! Etc, etc.

II. 3. Da entrada da Uber em Portugal

Num primeiro momento, tendo sido a operação denominada de "uber black", indicadora da utilização de carros de segmento de luxo e havendo a indicação que estavam ser solicitados táxi, letra A, a ANTRAL entendeu não se justificar uma reacção.

Porém, logo após o anúncio da empresa de que iria passar a operar num segmento denominado de "uber X" indicando este que os veículos a utilizar seriam veículos normais, sem qualquer característica e muito menos licenciados para o transporte de aluguer, a ANTRAL, em defesa do sector decidiu actuar.

Surge assim, entre outras acções empreendidas, uma providência cautelar³ que foi decidida favoravelmente, por duas vezes, com a afirmação clara e segura de que os transportes que estavam sendo efectuados pela "Uber", uber (plataforma) eram ilegais e tinham de parar, para defesa dos Industriais do Sector e salvaguarda do risco para os utentes e do interesse público.⁴

A sentença notifica uma série de entidades para assegurar o cumprimento das medidas cautelares e determina a aplicação de uma sanção pecuniária compulsória de € 10.000,00 (dez mil euros), por cada dia de incumprimento.

A verdade é que até ao presente ninguém fez cumprir a lei e as decisões judiciais e a actividade ilegal prossegue, até ampliada para outros concelhos.

Importa referir a existência de outras plataformas de igual tecnologia que entram em Portugal pela mesma altura e posteriormente, tais como a "My táxi" e a Cabify.

³ Processo n.º 7730/15.OT8LSB – J13.

⁴ Sentença do Tribunal de Lisboa, de 23 de Abril de 2015, Processo n.º 7730/15.OT8LSB – J13.



**ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTADORES RODOVIÁRIOS
EM AUTOMÓVEIS LIGEIOS**

Av. Eng.º Arantes e Oliveira, 15,1949-019 LISBOA
Telefone: 21 844 40 50 - Fax: 21 844 40 59
E-mail: antral@antral.pt Web: <https://www.antral.pt>

ANTRAL

Este é o primeiro momento que está na génese deste projecto.

6

II.4. Relatórios e Pronúncias

Em paralelo é desenvolvida uma forte intervenção institucional com as autoridades, entidades e Governo para o fim em causa, o cumprimento da lei e das decisões judiciais e a paragem dos ilegais, a empresa "Uber", empresas prestadoras de facto da operação de transporte e condutores.

O Sector, ao mesmo tempo, organiza e desenvolve várias acções de protesto.

No dealbar de uma destas acções⁵ o Governo promove a constituição de um grupo de trabalho para estudar a questão e formular recomendações ao Governo.⁶

O grupo de trabalho, no prazo concedido, surpreendente de 1 mês, mas, sem a anuência da ANTRAL produz um documento final com as seguintes recomendações:

- Reconhecer a tipologia de serviços de Transporte em Táxi, Transporte em Veículos Descaracterizados, Plataformas Agregadoras de Serviços (Intermediárias) e Plataformas de Soluções de Mobilidade;
- Reconhecer a necessidade de manutenção dos direitos e deveres associados ao setor do Táxi;
- Reconhecer que as novas plataformas de soluções de mobilidade introduzem no mercado novas dimensões e modelos de negócio, pelo que se recomenda a sua regulamentação na defesa do interesse público;
- Regular a atividade de transporte em veículo descaracterizado, com requisitos de acesso à atividade similares aos do setor do Táxi, de acesso ao mercado num regime aberto e concorrencial, mas limitados a pedidos com origem em plataformas eletrónicas;

⁵ Realizada no dia 29 de Abril de 2016.

⁶ Por despacho (Despacho n.º 6478/2016) do Senhor Secretário de Estado Adjunto e do Ambiente, a 12 de maio, foi criado o Grupo de Trabalho Para a Modernização do Setor do Transporte Público de Passageiros em Veículos Ligeiros.



**ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTADORES RODOVIÁRIOS
EM AUTOMÓVEIS LIGEIOS**

Av. Eng.º Arantes e Oliveira, 15, 1949-019 LISBOA
Telefone: 21 844 40 50 - Fax: 21 844 40 59
E-mail: antral@antral.pt Web: <https://www.antral.pt>

ANTRAL

- Reforçar o papel do motorista certificado enquanto único profissional habilitado para a condução de veículos de táxi e de transporte em veículo descaracterizado;
- Ultrapassar os fatores de concorrência desleal, nomeadamente através da homogeneização dos requisitos de acesso à atividade.

7

Como é sabido, os representantes do setor do Táxi (ANTRAL e FPT), manifestaram por várias vezes a sua discordância pela forma como os trabalhos estavam ser orientados e recusaram-se a assinar o documento final.

Não obstante, olhando às recomendações deve referir-se que o projecto não as respeita, não só na parte em que recomenda uma regulamentação similar à do táxi, como, também, no capítulo da concorrência desleal que já e feita vem criar um regime que acabará por acentuar a concorrência desigual mas, invertendo a agulha, o que é surpreendente!

Acto contínuo, a Autoridade da Concorrência toma a iniciativa de produzir um documento que coloca em consulta pública e cujas recomendações foram as seguintes⁷:

1. **Ponderação da eliminação da contingentação** da atividade de prestação de serviços de táxi e respetivas restrições territoriais, considerando-se, caso necessário, instrumentos de regulação alternativos, mais eficientes e menos restritivos da concorrência, para atingir os objetivos de política pública que o legislador entenda prosseguir.
2. **Evolução no sentido da liberalização dos preços.** Contudo, em particular nos segmentos como a chamada de táxi em rua (*hailing*) e as praças de táxis poderão subsistir, pelo menos no curto prazo, falhas de mercado que justifiquem alguma regulação, que deverá sempre restringir-se ao estritamente necessário (v. g., preço máximo) para dar resposta aos problemas que lhe estão associados.
3. **Limitação da regulação da qualidade ao nível que se mostre necessário** para resolver as falhas de mercado e acautelar os objetivos de política pública que o legislador considere relevantes, respeitando-se os princípios da regulação eficiente e assegurando-se uma monitorização e implementação eficazes. “

Importa referir que também aqui o legislador não ouviu as recomendações porquanto, apontava para a modernização do quadro legal existente e para uma avaliação e ponderação da necessidade

⁷ Relatório Preliminar sobre Concorrência e Regulação no Transporte de Passageiros em Veículos Ligeiros, disponível em www.concorrenca.pt.



**ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTADORES RODOVIÁRIOS
EM AUTOMÓVEIS LIGEIOS**
Av. Eng.º Arantes e Oliveira, 15, 1949-019 LISBOA
Telefone: 21 844 40 50 - Fax: 21 844 40 59
E-mail: antral@antral.pt Web: <https://www.antral.pt>

ANTRAL

e proporcionalidade da contingentação e da política de preços o que foi ignorado!

8

Este é o segundo momento chave.

II.5. O terceiro momento chave é a intervenção do regulador, recentemente criado, a AMT.

Por duas vezes, o regulador se pronunciou⁸, uma a pedido do Governo, por iniciativa do Ministro da Ambiente, outra a pedido da Assembleia da Republica, por quem responde.

Das pronúncias da AMT merece destaque para este parecer a análise que a Autoridade faz de um projecto de Dec. lei que a “Uber” coloca a circular na Administração e Governo designadamente o órgão regulamentador e fiscalizador o IMT, IP.

Diz a AMT, entre muitas outras coisas:

“Assim sendo, uma hipotética adopção de um diploma legislativo que seguisse de perto aquele que foi apresentado pela Uber ao IMT em 16 de Março p. p., apresentado à AMT em 4 de Abril p. p. e que nesta pronúncia é analisado com detalhe no ponto 26 infra, constituiria uma volumosa “**falha de regulação**”, que coloca em crise o cumprimento da Missão da AMT, no que esta significa de “**suprir falhas de Mercado sem gerar falhas de Estado...**”

Mais, a AMT diz textualmente de tal projecto e seus princípios orientadores, “... não obstante a linguagem genérica, estamos perante um “**fato à medida**” do **modelo de negócio Uber**, atribuído a um **Decreto-Lei** que, numa democracia de elevada qualidade, deveria ser sempre de **natureza geral e abstracta**”.

E, ainda, “a uber ao preconizar nos termos em que o faz a livre prestação de serviços, ... a pretexto da promoção da concorrência, **antes potencia a eliminação da concorrência**, propiciando a maximização dos lucros dos empresários infractores, tendo em vista a supressão dos custos de transacção, além da possibilidade da imposição de preços abusivos aos consumidores, impotentes perante a supremacia de tais agentes económicos, infligindo pesados custos ao bem-estar social”.

⁸ Pronúncias da AMT n.º s 4/2016 - Pedido de análise estruturada sobre a actividade da plataforma tecnológica “Uber” e dos operadores a ela ligados, com vista a uma tomada de posição, quer no plano das Políticas Públicas, quer regulatório, que garanta a coerência dos serviços de transporte prestados ao público, a adaptação do sector à evolução tecnológica e enquadramento de mercado actual e a paz social entre os prestadores e 8/2016 - Discussão pública em Portugal, sobre os mercados de Inovação Tecnológica aplicados ao transporte colectivo de passageiros, nomeadamente as condições legais e de licenciamento dos serviços praticados pela UBER e CABIFY, e, ainda, melhores condições de operacionalização do serviço de táxi. Disponível em www.amt-autoridade.pt.



**ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTADORES RODOVIÁRIOS
EM AUTOMÓVEIS LIGEIOS**

Av. Eng.º Arantes e Oliveira, 15, 1949-019 LISBOA
Telefone: 21 844 40 50 - Fax: 21 844 40 59
E-mail: antral@antral.pt Web: <https://www.antral.pt>

ANTRAL

II.6. Um projecto feito à medida

9 Face ao que precede e sendo o objecto do diploma o seguinte " O presente diploma estabelece o regime jurídico das plataformas eletrónicas que organizam e disponibilizam aos interessados a modalidade de transporte individual e remunerado de passageiros em veículos descaracterizados, doravante designado "Transporte em Veículo Descaracterizado a partir de plataforma eletrónica" ("TVDE").", ninguém pode ter dúvidas de que o presente projecto surge no ambiente acabado de enunciar e visa uma solução para o mesmo que identifica, **a legalização dos transportes efectuados a coberto de e uma plataforma informática.**

Ora, é este "fato à medida" que deve ser repudiado.

Existem abundantes passagens demonstrativas de que o sujeito visado pelo presente projecto é notoriamente determinável.

Desde logo, do Preâmbulo é claro que se visa tomar partido da questão em conflito em favor do infractor.

Ainda, do Preâmbulo, conjugado com o artigo 24.º do projecto, resulta claro que se pretende amnistiar os transportes ilegais que vêm sendo efectuados até à sua confirmação.

III. Quanto ao diploma

O que fica dito julga-se ser bastante para nem sequer se entrar na abordagem do diploma porém, sempre se dirá que para além de ser um "fato à medida" é um exercício manifestamente inaceitável.

O Projecto apresenta-se repleto de inconstitucionalidades e de soluções incompreensíveis.

À cabeça está a competência do governo para regular directamente as modalidades de transporte público constante da lei de Bases, no sentido em que o faz.



ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTADORES RODOVIÁRIOS

EM AUTOMÓVEIS LIGEIOS

Av. Eng.º Arantes e Oliveira, 15, 1949-019 LISBOA

Telefone: 21 844 40 50 - Fax: 21 844 40 59

E-mail: antral@antral.pt Web: <https://www.antral.pt>

ANTRAL

Vejamos o que resultaria se o presente projecto visse a luz do dia.

10

Uma plataforma electrónica, que é uma mera empresa privada ficaria com o poder de licenciar, manter e excluir da actividade, empresas, veículos e motoristas! Na verdade é a empresa que passa a gerir os registos e monitoriza as prestações

Ora, este poder é da Assembleia a República que o transmitiu às Câmaras Municipais por lei de autorização ao Governo!⁹

Por outro lado, a formação do preço ficaria sem qualquer controlo levando a que aconteça o que aconteceu no México e é alertado pela AMT. A plataforma mais dominante iria utilizar o preço para destruir a concorrência e monopolizar o mercado.

Enfim é o resultado de "Plataformas que **suportam digitalmente mercados estabelecidos**, organizados e geridos com regras e modos de funcionamentos próprios e previamente inexistentes".

"Nestes mercados assentes em plataformas electrónicas, **os consumidores pré-registados e interessados em adquirir certos serviços de transporte individual em veículos descaracterizados podem, por sua própria iniciativa, encontrar operadores aderentes à plataforma que estejam interessados em proporcioná-los, formando-se, nessa base, entre ambos, um contrato de transporte**".

Mas a que preço?

E com que limites?

E sujeitos a que regime de responsabilidade? O modelo de negócio que emerge deste projecto assenta em várias relações, cada uma com a sua regulamentação específica que será avocada na solução a encontrar no caso concreto.

Primeiro a titular ou gestora da plataforma estabelece com cada um dos utilizadores da mesma vários contratos de autor e uso.¹⁰ Que o utilizador aceita ao efectuar a sua subscrição da aplicação.

⁹ Lei n.º 39-B/94 de 27 de Dezembro e Lei n.º 18/97 de 11 de Junho, a autorizar o Governo a transferir para os municípios competências relativas à actividade de transportes de aluguer em veículos ligeiros de passageiros e a criar regras específicas sobre o acesso à profissão de motorista de táxi. A presente autorização legislativa tem a duração de um ano.

¹⁰ Cfr. Site da Uber e termos de utilização.



ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTADORES RODOVIÁRIOS

EM AUTOMÓVEIS LIGEIOS

Av. Eng.º Arantes e Oliveira, 15, 1949-019 LISBOA

Telefone: 21 844 40 50 - Fax: 21 844 40 59

E-mail: antral@antral.pt Web: <https://www.antral.pt>

ANTRAL

Trata-se de um uso de uma tecnologia que pode nunca ser utilizada para o fim anunciado de intermediação para o transporte.

11

Pode porém, o aderente passar a fazer uso efectivo da aplicação e dirigir a sua acção para o chamamento efectivo de um veículo de transporte.

Neste caso, temos uma utilização submetida a um contrato de uso de tecnologia e de intermediação e iremos ter um contrato de transporte.

Agora, sim cabe perguntar quem são as partes nestes contratos.

Quem assume perante o transportado as obrigações e as responsabilidades? É o transportador, não é verdade?¹¹

C. Conclusões

I.1 Das Inconstitucionalidades em geral

O projecto constitui uma tentativa de concretização do "**fato à medida**" para o qual advertiu a AMT, em apreciação ao secreto projecto de lei que circula nos corredores da Administração Pública onde se comanda e controla de fora a operação ilegal de transporte de passageiros que se desenvolve contra a lei e decisões dos tribunais.

O projecto é uma verdadeira trapalhada jurídica, **repleto de inconstitucionalidades, ambiguidades e contradições** e uma clara tentativa de **favorecimento concreto** das empresas que ilegalmente já operam no terreno.

Como já foi dito e redito pelo **Regulador AMT e pelo Regulamentador IMT, IP**, o transporte de passageiros em Portugal só pode ser desenvolvido no âmbito do enquadramento da actividade de táxi. As actividades que estão a ser invocadas como de transporte de passageiros (rent a car, agências de viagens e animações turísticas) e que no terreno dão actualmente cobertura de facto aos transportes que estão a acontecer são apenas excepcionais, como bem já desmontaram as referidas entidades AMT e IMT, IP.

¹¹ Refira-se a posição da jurisprudência a propósito d e questão semelhante do transitário/transportador.



**ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTADORES RODOVIÁRIOS
EM AUTOMÓVEIS LIGEIOS**

Av. Eng.º Arantes e Oliveira, 15, 1949-019 LISBOA
Telefone: 21 844 40 50 - Fax: 21 844 40 59
E-mail: antral@antral.pt Web: <https://www.antral.pt>

ANTRAL

12

Por outro lado, o Governo, a concretizar-se esta **aberração de diploma** criaria dentro do Estado um super operador a quem caberia aceitar ou rejeitar o acesso à actividade já que pese embora, estando verificados os requisitos da nova modalidade, quanto a motoristas e veículos, o super operador poderia aceitar ou rejeitar o cadastro na sua plataforma. Estamos, considerada a livre formação do preço que é conferida, perante o evidente resultado de cartel, para que adverte a AMT nas pronúncias 4 e 8/2016. **Dizendo de uma forma mais simples só poderia aceder, exercer e permanecer nesta actividade quem a "plataforma" quisesse e sob sua fiscalização e controlo.**

Mais absurdo se torna o regime, pela clara violação constitucional, quando exclui as plataformas agregadoras de serviços - n.º 3 do artigo 1.º, vulgarmente conhecidas de centrais de táxi. **A lei deve ser geral e abstracta e não visar sujeitos e interesses em concreto! A lei deve permitir o acesso às actividades e económicas, a todos os cidadãos, em condições de igualdade e não discriminação.**

Ainda, o presente projecto toma posição sobre um conflito que está aberto em Tribunal. Primeiro, pretende adiantar-se aos Tribunais Europeus, qualificando a operação em causa como de mera tecnologia e intermediação e relegando o contrato de transporte para o consumidor e o executante de facto da operação, sem que este tenha qualquer intervenção na definição dos termos e condições desse contrato - preâmbulo. Segundo, pretende sancionar os serviços de transporte ilegais que estão a decorrer, dizendo que não devem ser proibidos, fl. 5 último parágrafo. Terceiro pretende dar cobertura legal aos mesmos, criando uma norma de conformação da ilegalidade ao presente regime - artigo 24.º.

Por outro lado, o projecto de diploma em análise pretende regulamentar efectivamente duas actividades. A primeira a que decorre da autorização de funcionamento de uma plataforma digital de intermediação de serviços. A segunda a que decorre do transporte de passageiros em veículos ligeiros com veículos descaracterizados. Ora, se na primeira, não se discute seja a competência da área do transporte ou das comunicações já quanto à segunda não podem subsistir duvidas de que o regime legal a que deve submeter-se e cuja alteração se visa é o Decreto-Lei 251/98, de 11 de Agosto. Se assim não fosse e mais uma vez, as **inconstitucionalidades** que se estariam levantar seriam, obvias desde logo pela **coexistência de operadores sujeitos a regimes de**



**ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTADORES RODOVIÁRIOS
EM AUTOMÓVEIS LIGEIOS**

Av. Eng.º Arantes e Oliveira, 15, 1949-019 LISBOA
Telefone: 21 844 40 50 - Fax: 21 844 40 59
E-mail: antral@antral.pt Web: <https://www.antral.pt>

ANTRAL

acesso e exercício bem diferentes - uns com alvará, outros sem, uns com contingentes, outros sem, uns com preços tabelados, outros sem, uns com formação mais alongada, outros com menos, etc, etc.

13

Resta uma terceira figura a plataforma digital enquanto, também, operadora de transporte que é o que verdadeiramente acontece em Portugal e que com a presente lei se está a pretender regulamentar, desregulamentando o transporte de passageiros em automóvel ligeiro e liberalizando os preços, tudo conforme o que o Governo havia anunciado e preparou em consonância com o IMT, IP e a Autoridade da Concorrência devidamente apoiado em documentos da "interessada" e para cujos **perigos e risco público**, alertou a AMT.

Outra inconstitucionalidade diz respeito à discriminação que é feita entre plataformas deixando de fora as centrais de rádio táxi. Então, estas não podem ter uma plataforma digital e veículos descaracterizados. Porquê?

O que justifica a diferença do volume de formação entre motoristas de táxi e plataformas quando objecto profissional é o mesmo.

Qual a razão de apenas, as escolas de condução poderem fazer uma formação que nada tem a ver com a condução?

Finalmente e com a maior das ironias, relega-se o serviço de táxi para o serviço público, com o argumento de que importa neste segmento universal dispor de um serviço vocacionado, juridicamente organizado e com qualidade. **Como se querem atingir estes objectivos com a desigualdade, a discriminação e a quebra na rentabilidade que se está a promover com este projecto!**

I.2. Violação de direitos adquiridos.

Quem aceita entra no sistema de candidatura a um meio de transporte para serviço público aceita os termos da contingentação e efectua um investimento que manter ao longo de gerações porque as condições lhe permitem esperar possuir e manter um determinado valor para a sua reforma no momento de cessação da actividade.



**ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTADORES RODOVIÁRIOS
EM AUTOMÓVEIS LIGEIOS**

Av. Eng.º Arantes e Oliveira, 15, 1949-019 LISBOA
Telefone: 21 844 40 50 - Fax: 21 844 40 59
E-mail: antral@antral.pt Web: <https://www.antral.pt>

ANTRAL

Na Holanda, a regulamentação empreendida não deixou de salvaguardar este direitos adquiridos tendo sido salvaguardados e efectivamente considerados.¹²

14

Ora, o Estado sem qualquer tipo de compensação altera s condições exigência da adesão ao serviço público e pelas novas regras que pretende impor retira as condições da rentabilidade colocando em causa investimentos feitos e o resultado de uma vida para uma reforma condigna.

I.3. Das insuficiências inaceitáveis

O projecto não impõe limites geográficos!

O projecto não tem limites materiais - veja-se o âmbito do n.º 2 do artigo 6.º feito à medida para sancionar as empresas que actualmente alimentam a ilegalidade e têm de ser compensadas!

O projecto não limita o número de veículos!

E é melhor ficarmos por aqui!

Lisboa, 06 de Outubro de 2016

O Presidente da Direcção
Florêncio Plácido de Almeida

¹² Cfr. Original em Inglês, 10 anos de Desregulação do mercado de táxi na Holanda, de Ambrosius Baaders e Marcel Canoy e outros da Universidade de Tilburg.

Lisboa, 6 de Outubro de 2016

PRONÚNCIA DA FEDERAÇÃO PORTUGUESA DO TÁXI SOBRE O PROJETO DE DIPLOMA EMANADO DO GOVERNO DA REPÚBLICA A QUE PRETENDE ESTABELECE O "...REGIME JURÍDICO DAS PLATAFORMAS ELETRÓNICAS QUE ORGANIZAM E DISPONIBILIZAM AOS INTERESSADOS A MODALIDADE DE TRANSPORTE INDIVIDUAL E REMUNERADO DE PASSAGEIROS EM VEÍCULOS DESCARACTERIZADOS

O projeto remetido para pronúncia é inconstitucional, ilegal e imoral.

É inconstitucional porque o órgão de que emana, o Governo da República, não tem competência para a sua elaboração nem foi autorizado pelo órgão competente, no caso a Assembleia da República dado tratar-se de matéria de reserva da competência legislativa da Assembleia da República.

Efetivamente e com maior ou menor tecnologia, a verdade é que o que se pretende regular no projeto em análise é o transporte de pessoas em viaturas ligeiras mediante remuneração, e essa é uma matéria excluída da competência própria do Governo.

Além do mais, deve salientar-se que esta é uma matéria sobre a qual a Assembleia da República expressamente determinou ao Governo, que transferisse para os municípios as competências: " Na área dos transportes, em matérias de transportes de aluguer em veículos ligeiros de passageiros; fixação de contingentes, atribuição de licenças e fixação dos respetivos critérios de atribuição, emissão de títulos de licenciamento nos casos de inspeção de veículos ou da sua substituição e fixação de locais de estacionamento, bem como a sua alteração."

Esta determinação resulta da autorização legislativa contida no art. 13 da Lei 39-B/94 e ainda da Lei nº 18/97 por via da qual a Assembleia da República autoriza o Governo a transferir para os municípios as competências " relativas à atividade de transporte de aluguer em automóveis ligeiros de Passageiros."

Resulta assim, cristalino, que a competência para legislar sobre a atividade de aluguer em automóveis ligeiros de passageiros, não pertence ao Governo, pelo que o projeto enviado para pronúncia sofre de inconstitucionalidade orgânica.

É ainda o projeto inconstitucional porque para o mesmo serviço – transporte de passageiros em viaturas ligeiras de passageiros mediante remuneração – cria e estabelece condições de acesso e de exercício diferentes das existentes na atividade legal de transporte em táxi.

Sendo inquestionável a possibilidade de o legislador poder estabelecer essas diferenças é também inquestionável que essa diferença tenha sustento e suporte na realização de um fim de interesse público. Ora certamente que o interesse do núcleo de passageiros/utentes adeptos e utilizadores das tecnologias e em particular da tecnologia destinada à contratação de um serviço de transporte

Sede: Estrada do Paço do Lumiar, Lote R2 Loja A 1600-543 Lisboa Tel: 217 112 870 Fax: 217 112 879 Email: sede@fptaxi.pt

Delegação Norte: Rua Júlio Lourenço Pinto, 124 4150-004 Porto Tel: 223 722 900 Fax: 223 722 899 Email: del.norte@fptaxi.pt

Delegação Centro: Avenida Fernão Magalhães, 481 – 1ª A 3000-177 Coimbra Tel: 239 840 057 Fax: 239 840 059 Email: del.centro@fptaxi.pt

Delegação Sul: R. Coronel Ant. Santos Fonseca, Ed. Batalha, Lote 23 RC Dto 8000-257 Faro Tel: 289 878 102 Fax: 289 878 104 Email: del.sul@fptaxi.pt

em viatura ligeira, não será de considerar como o interesse público relevante para efeitos de estabelecimento de tais regras discriminadoras.

Como a Federação Portuguesa do Táxi sempre defendeu, parece óbvio que, se o interesse político é regulamentar a atividade das plataformas eletrónicas que organizam e disponibilizam aos interessados transporte remunerado, não resulta daí a necessidade de criar novos operadores para o transporte assim angariado, com novas regras de acesso e de exercício, assim desprezando, e discriminado, o sector do transporte de passageiros em viaturas ligeiras já instituído no regime jurídico e na sociedade.

O projeto em pronúncia é ilegal porque, contrariamente ao que parece resultar do preâmbulo, na verdade o que resulta das normas dispositivas é que o projeto pretende criar um novo tipo de transportadores, e motoristas, de passageiros em viaturas ligeiras mediante remuneração.

Em Portugal o transporte em veículos de aluguer ligeiros de passageiros, com condutor, segundo itinerário à escolha do utente e mediante retribuição, apenas é legalmente possível através do transporte em táxi, cujo regime legal se encontra estabelecido no DL 251/98 de 11/08, mediante autorização legislativa da Assembleia da República através da lei 18/97 de 11/06.

Efetivamente a Lei exige licenciamento para o exercício da atividade, através de alvará, exigindo ainda que tal atividade apenas pode ser realizada por viaturas ligeiras, com as características determinadas e equipadas com taxímetro, devidamente licenciadas pelas câmaras municipais em cujo contingente se inserem e conduzidas por motoristas habilitados com certificado de capacidade profissional.

É ainda o DL 251/98 que estabelece as condições de acesso ao mercado e a organização do mercado do transporte público de passageiros em veículos ligeiros de passageiros, com condutor, mediante retribuição.

Acresce ainda que em Portugal, o preço cobrado pelos serviços de transportes em viaturas ligeiras de passageiros, com ou sem condutor, são fixadas nos termos definidos pelo DL 297/92 de 31/12, pelo que não é legal a pretensão constante do projeto em pronúncia, de permitir que o preço do transporte ali previsto seja fixado por entidades privadas, nacionais ou não, mediante um qualquer critério e sem qualquer limitação mínima.

A permissão para a existência em simultâneo para a mesma prestação de serviços- transporte em viaturas ligeiras de passageiros mediante remuneração – de dois regimes de preços diferentes, um convencionado, outro livre, viola o princípio da igualdade entre empresas e constitui concorrência desleal nos termos que resultam definidos na Convenção da União de Paris segundo a qual concorrência desleal é “o ato de concorrência contrário aos usos honestos em matéria industrial ou comercial”.

O projeto em pronúncia constitui livre acesso a atividade contrária aos usos honestos em matéria comercial.

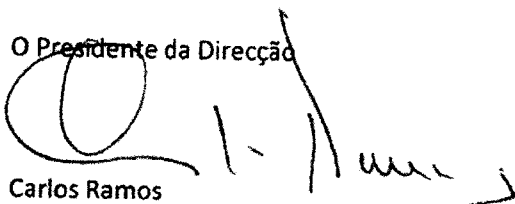
Finalmente o projeto em pronúncia é imoral.

E é imoral porque o seu desenho estava “traçado” muito antes da sua mostra pública, que apenas aguardou pelo desenrolar de um processo, de fachada, com o qual se pretendeu obter argumento formal à sua elaboração.

Efetivamente basta ler o regime transitório do projeto em audição para concluir da total conivência do Governo de Portugal com a atividade ilegal que, à vista de todos e em particular das autoridades nacionais, vem sendo desenvolvida em território nacional desde 2014 e que, assim, será premiada com uma verdadeira “despenalização” com prazo alargado.

Atentamente,

O Presidente da Direcção



Carlos Ramos