PARTIDO COMUNISTA PORTUGUÊS
Grupo Parlamentar

Projeto de Lei n.º 233/XIII-1ª

Procede à sexta alteração ao Decreto-Lei n.º 251/98, de 11 de agosto, reforçando as medidas dissuasoras da atividade ilegal no transporte em táxi

Exposição de Motivos

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 Decreto-Lei n.º 251/98, de 11 de agosto.

Efetivamente a Lei exige licenciamento para o exercício da atividade, através de alvará cuja emissão é da competência do Instituto da Mobilidade e dos Transportes (IMT) e exige ainda o licenciamento de veículos a atribuir dentro do contingente de cada concelho, através de licença cuja emissão é da competência da Câmara Municipal respetiva.

A lei exige ainda que tal atividade apenas possa ser realizada por viaturas ligeiras, com lotação não superior a nove lugares, incluindo o condutor, equipadas com taxímetro e outras características previstas na lei e conduzidas por motoristas habilitados com certificado de capacidade profissional.

Assim o Decreto-Lei 251/98 estabelece as condições de acesso ao mercado e a organização do mercado do transporte público de passageiros em veículos ligeiros de passageiros, com condutor, e mediante retribuição.

A Portaria 277-A/99 de 15 de Abril estabelece as características das viaturas destinadas a táxi e a Lei 6/2013 de 22 de Janeiro estabelece as regras e condições de acesso e exercício da profissão de motorista de táxi. Acresce ainda que o preço cobrado pelo transporte em táxi é fixado por via administrativa ao abrigo do Decreto-Lei n.º 297/92 de 31 de Dezembro.

Desde Outubro de 2014 que está instalada em Portugal a multinacional Uber, que presta um serviço de transporte nos termos do qual, através de uma aplicação para “smartphones”, se agregam condutores e respetivas viaturas que se disponibilizam a transportar pessoas, de e para local escolhido por estas, e mediante retribuição. Entretanto, outras multinacionais se preparam para seguir o mesmo caminho.

Face aos termos de funcionamento do denominado "transporte Uber" é percetível que o mesmo não reúne as condições que a Lei portuguesa exige para a realização de tal transporte, porquanto e desde logo nenhum dos intervenientes são titulares do competente alvará, nem as viaturas que o executam estão licenciadas pelas respetivas câmaras municipais, nem os condutores são habilitados com o competente certificado e capacidade profissional.

É assim evidente que o dito "transporte Uber", ou outro de natureza equivalente, promove e executa um transporte remunerado em viaturas ligeiras de passageiros que, pela própria natureza e características do serviço apresentado e propagandeado, é ilegal em todas as suas vertentes, seja quanto á entidade que o promove e contrata, seja quanto à viatura que é utilizada na sua execução, seja quanto ao condutor que o executa.

O Grupo Parlamentar do PCP considera que nesta discussão o essencial não é a eficácia do "marketing" ou o poder comunicacional ou mesmo a popularidade de um serviço, mas sim a obrigatoriedade de cumprimento da lei. Não pode haver empresas ou empresários a quem a lei não se aplique.

Recorde-se a esse respeito o que determina a Constituição da República Portuguesa, no número 1 do seu Artigo 13.º, com a epígrafe "Princípio da igualdade": «Todos os cidadãos têm a mesma dignidade social e são iguais perante a lei.»

Ora, há mais de um ano, em Abril de 2015, a Comissão Parlamentar de Economia e Obras Públicas, por proposta do Grupo Parlamentar do PCP, realizou um conjunto de audições sobre esta matéria, tendo nessa sede ouvido o Presidente do IMT afirmar que «os serviços prestados através da Uber configuram-se uma violação da legislação específica dos transportes», acrescentando que «a Uber é um transporte de passageiros e, aí, não podemos fugir à lei do nosso país», a qual, conforme sublinhou, determina que «o transporte público em veículos ligeiros de passageiros só é permitido através do transporte em táxi». Ou seja, não é novidade a situação de ilegalidade reiterada e sistemática a que o país assiste.

Nestes termos não se poderia aceitar que continuasse a mesma inércia das autoridades públicas e do governo anterior, que nada fizeram para tratar e eliminar o problema dos denominados clandestinos, assim permitindo, por inação, que inúmeras viaturas afetas a licenças emitidas para concelhos do interior do país estejam a ser diariamente utilizadas para a prestação de serviços de táxi noutras cidades, designadamente Lisboa e concelhos limítrofes. É mais uma forma de concorrência ilegal e desleal que existe no sector.

O sector do táxi tem reclamado que além da promoção e incremento da necessária fiscalização e subsequente punição das situações detetadas. Por outro lado, impõe-se ainda uma intervenção legislativa sobre o atual regime legal do transporte

publico em veículos ligeiros de passageiros, no caso o Decreto-Lei n.º 251/98, de 11 de agosto, por forma a que ali se estabeleça claramente quer a proibição expressa doutro tipo de transporte remunerado que não o transporte em táxi quer a proibição da deslocalização ilegal de viaturas licenciadas e incrementando a moldura da coima para valores que constituam verdadeiro desincentivo à pratica da infração.

Importa dissuadir estas práticas ilegais, punindo não apenas quem executa o transporte mas fundamentalmente o proprietário da viatura que a disponibiliza e ainda quem o angaria, mais se estabelecendo como condição para a impugnação de tais coimas o deposito prévio equivalente ao valor da coima sob pena de apreensão dos documentos, como forma de evitar a litigância destinada a protelar no tempo a aplicação a sanção, prática a que a multinacional vem recorrendo insistentemente.

Com o objetivo de evitar a litigância, foi assumido, no âmbito do presente Projeto de Lei, o atual regime previsto no Código da Estrada, que aqui se adapta nos novos números 3 a 6 do artigo 26.º do regime dos transportes em táxi. Relativamente ao regime sancionatório dos motoristas, regista-se que são aplicáveis, sem necessidade da sua alteração, os atuais artigos 21.º e 22.º da Lei n.º 6/2013, de 22 de Janeiro.

Nestes termos, ao abrigo da alínea b) do Artigo 156.º da Constituição da República e da alínea b) do número 1 do Artigo 4.º do Regimento da Assembleia da República, os deputados do Grupo Parlamentar do PCP apresentam o seguinte Projeto de Lei:

Artigo único
Alteração ao Decreto-Lei n.º 251/98, de 11 de agosto

Os artigos 26.º, 28.º e 30.º do Decreto-Lei n.º 251/98, de 11 de agosto, alterado pelas Leis n.º 156/99, de 14 de setembro, n.º 106/2001, de 31 de agosto e n.º 5/2013, de 22 de janeiro, e pelos Decretos-Leis n.º 41/2003, de 11 de março, e n.º 4/2004, de 6 de janeiro, passam a ter a seguinte redação:

«Artigo 26.º
Contraordenações

1 - (...)

2 - (...)

3 - Quando o infrator for notificado da instauração do processo de contraordenação deve ser notificado para, no prazo da defesa, efetuar o pagamento voluntário da coima, pelo mínimo, ou para garantir o respetivo pagamento através de

depósito de valor igual ao mínimo da coima prevista para a contraordenação imputada.

4 - Caso o infrator não efetue nem o pagamento da coima nem o seu depósito, nos termos do número anterior, devem ser apreendidos, provisoriamente e à ordem do respetivo processo, os seguintes documentos:

a) Título de condução caso a infração respeite ao condutor;

b) Título de identificação do veículo e registo de propriedade caso a infração respeite ao proprietário do veículo;

c) Se a sanção respeitar ao condutor e este for simultaneamente o proprietário do veículo, devem ser apreendidos os documentos referidos nas alíneas anteriores.

5 - No caso previsto no número anterior, devem ser emitidas guias de substituição dos documentos apreendidos com validade pelo tempo julgado necessário e renováveis até à conclusão do processo, devendo os mesmos ser devolvidos ao infrator se entretanto este proceder ao respetivo pagamento ou depósito nos termos previstos no n.º 3 do presente artigo.

6 - Concluindo-se o processo sem condenação do infrator é devolvido o valor pago a título de pagamento voluntário ou o valor que tenha sido depositado, bem como, sendo caso disso, os documentos provisoriamente apreendidos.

Artigo 28.º

Exercício da atividade sem alvará

1 - O exercício da atividade de transporte em táxi por entidade que não seja titular do alvará a que se refere o artigo 3.º é punível com coima de 2500 euros a 4500 euros, tratando-se de pessoa singular, ou de 5000 euros a 15 000 euros, tratando-se de pessoa coletiva.

2 - As coimas previstas no número anterior são fixadas no dobro do valor em caso de reincidência.

3 - O disposto no presente artigo é aplicável igualmente à prática de angariação, com recurso a sistemas de comunicações eletrónicas, de serviços para viaturas sem alvará.

Artigo 30.º

Exercício irregular da atividade

1 - São puníveis com coima de € 3000 a € 5000 as seguintes infrações:

a) A utilização de veículo não licenciado ou não averbado no alvará, ou ainda a utilização, injustificada, de veículo licenciado em concelho diferente;

b) (...);

c) A inobservância das normas de identificação e características dos táxis referidas no artigo 10.º;

2 - (...)

a) (...);
b) (revogado);
c) (...);
d) (...);
e) (...);

3 - As coimas previstas no n.º 1 do presente artigo são fixadas no dobro do valor em caso de reincidência.»

Assembleia da República, 11 de Maio de 2016

Os Deputados,

BRUNO DIAS; JOÃO OLIVEIRA; PAULA SANTOS; FRANCISCO LOPES; PAULO SÁ; CARLA CRZU; MIGUEL TIAGO; ANTÓNIO FILIPE; DIANA FERREIRA; ANA VIRGÍNIA PEREIRA