

2/14/2018

Plataformas eletrônicas Legalização pode chegar no final de fevereiro

Táxis, Uber, Cabify e Taxify partilham as ruas de algumas cidades portuguesas. A convivência não é pacífica, mas a legalização dos transportes individuais de passageiros em veículo descaracterizado chegará no final de fevereiro.



As audições a várias instituições terminaram dia 10 de janeiro com a auscultação do secretário de Estado Adjunto e do Ambiente, José Mendes. À data, o presidente da Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas, Hélder Amaral, adiantou que no final de fevereiro já poderá haver uma lei redigida. Foram ouvidos responsáveis da Deco – Defesa do Consumidor, da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes, da Autoridade da Concorrência e do Instituto da Mobilidade e dos Transportes.

Propostas em análise

O Governo apresentou a sua Proposta de Lei na Assembleia da República em março, mas esta não foi aprovada e baixou à especialidade, à Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas.

O PSD, PS, e BE entregaram as suas propostas para regulamentar a atividade de empresas como a Uber e a Cabify, atualmente ilegais à luz da legislação nacional. Entre os principais partidos com assento parlamentar, o PCP absteve-se, esclarecendo no seu site, numa publicação de 31 de maio de 2017, que *“não apresentou qualquer proposta e não pretende participar na discussão na especialidade, afirmando que o partido não quer contribuir para a legalização da concorrência desleal”*.

As outras três propostas têm muitos aspetos em comum. O PS e o PSD exigem para acesso à atividade de condutor de transporte individual de passageiros em carro descaracterizado – esta designação não é oficial, uma vez que a mesma consta também das propostas apresentadas e varia de partido para partido – uma formação com uma carga horária de 50 horas. O BE refere igualmente a importância da formação, mas propõe um curso de formação inicial com uma carga horária igual à do motorista de táxi, ou seja, 125 horas. Esta formação seria revalidada ao fim de cinco anos nas propostas apresentadas.

Há consenso quanto ao número máximo de lugares (nove, incluindo o motorista) do veículo utilizado, que não deverá ter mais de sete anos. Os carros não devem ter qualquer publicidade, terão de exibir um dístico em local visível e ficam impedidos de circular nas faixas destinadas aos transportes públicos.

O deputado do PS a acompanhar este processo é Ricardo Bexiga que sublinhou à Transportes em Revista que o grupo parlamentar do seu partido **«reconhece estar perante uma nova realidade jurídica complexa, não só a nível nacional como a nível europeu»**. O mesmo responsável garantiu ainda que **«enquadramos este processo no âmbito da necessidade manifesta de modernização do setor de transporte individual de passageiros, no quadro do desenvolvimento de novas políticas de mobilidade urbana»**. O PS considerou que os táxis e as plataformas são realidades diferentes e não devem ter a mesma legislação. **«A regulamentação deste novo serviço prestado pelas plataformas não pode ser feita reproduzindo o regime jurídico aplicável ao setor do táxi, porquanto trata-se de uma nova realidade que deve ter uma diferente regulamentação»**.

O PSD quer estabelecer que o operador da plataforma eletrónica de reserva possa cobrar uma taxa de intermediação, a qual não pode ser superior a 25% do valor da viagem calculada. Mais acrescentando que os operadores estão obrigados ao pagamento de uma taxa calculada pela aplicação de uma percentagem única de 5% aos valores de taxa de intermediação cobrados pelo operador de plataforma eletrónica em todas as suas operações.

À Transportes em Revista, Luís Ramos, deputado do PSD, destacou os pontos mais relevantes: **«O modelo de negócio, é um dos aspetos essenciais. As plataformas não são meros intermediários que cobram uma comissão, são atores envolvidos diretamente na definição do modelo de negócio em vários aspetos. Esta questão está salvaguardada na proposta do Governo»**. Há, contudo, outros pontos em que o PSD **«é mais exigente e vai mais longe»**, segundo Luís Ramos, nomeadamente **«no acesso à profissão»**. Por seu turno, Ricardo Bexiga mencionou que **«o novo regime jurídico**

aplicado a este novo serviço deve regular duas dimensões distintas: por um lado, o acesso à atividade e ao mercado dos operadores e motoristas e, por outro lado, o funcionamento das plataformas de intermediação».



Um terceiro aspeto destacado prende-se com os «**direitos dos utilizadores, relativamente à formação dos preços, à qualidade do serviço e condições contratuais relativamente ao mesmo. Do nosso ponto de vista, não estavam salvaguardadas**», sublinhou o deputado social-democrata. O deputado socialista disse que «**no novo regime jurídico devem ser devidamente ponderados e acutelados os interesses das cidades, dos cidadãos, dos operadores e dos motoristas**».

O BE considera que o número de veículos ao serviço destas plataformas deve ser determinado pelos municípios. O partido escreve na Proposta de Lei que *“o número de veículos descaracterizados em cada concelho constará de contingentes fixados com uma periodicidade não inferior a cinco anos, pela câmara municipal”*. Mais acrescentado que *“os contingentes referidos no número anterior não podem ultrapassar uma determinada proporção face ao número de táxis licenciados em cada concelho, proporção essa que, podendo ser variável, é da competência da respetiva câmara municipal”*.

De acordo com Hélder Amaral, deputado do CDS e presidente da Comissão de Economia, os aspetos essenciais que a lei deve definir são «**segurança, formação, qualidade dos veículos e a relação entre plataforma, prestador e cliente**».

A proposta da Cabify

Não foram apenas os partidos políticos a apresentar ideias para resolver este problema. Também a Cabify apresentou a sua proposta para regulação das plataformas eletrónicas de transporte ao Governo e aos grupos parlamentares e do Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres (IMT). Nuno Santos, diretor-geral da Cabify Portugal, afirmou que a empresa defende a realização de *“testes psicotécnicos e a formação obrigatória para motoristas, o registo único de motoristas e acesso às faixas de bus”*. O documento apresentado aponta ainda para a obrigatoriedade, por parte das plataformas eletrónicas, em *“assegurar oferta para transporte seguro de crianças e deficientes motores, com vista a colmatar lacunas do serviço público existente”*.

Apresentadas as propostas, a Cabify pretende ainda *“ver esclarecida a possibilidade de integração dos táxis nas plataformas eletrónicas em questão e preconiza a definição de uma zona exclusiva para as plataformas eletrónicas nas imediações dos aeroportos e estações ferroviárias”*. Estas medidas, segundo a empresa, vão garantir mais *“segurança na tomada e largada de passageiros, circulação facilitada e respeito pelos restantes operadores existentes nestes locais”*. A Cabify opera em Portugal desde 2016. O ano passado registou um crescimento global superior a 500% em receitas e pedidos de viagem. A empresa, esclareceu em comunicado de imprensa, que vai *“investir no reforço e melhoria dos seus serviços nas cidades onde está presente”*.

Perdão para as multas

O tema tem dado que falar e as declarações do secretário de Estado Adjunto e do Ambiente, José Mendes, sobre o perdão das multas aplicadas aos motoristas da Uber e Cabify vieram deitar mais lenha na fogueira. Em declarações ao jornal Expresso, José Mendes considerou *“excessivo que mais de três mil motoristas sejam considerados fora da lei, sobretudo quando estamos há um ano para aprovar a lei”* e defendeu que *“um Estado de direito tem de regulamentar as atividades e não fazer caça à multa”*. O governante comentou ainda que *“devia ser considerado um mecanismo de limpeza destas contraordenações para depois se fazer então cumprir a lei”*. No final do ano passado, já tinham sido passadas 900 multas aos motoristas da Uber e Cabify, no valor de quatro milhões de euros. As multas foram aplicadas no âmbito da lei 35/2016, que pune *“táxis sem alvará”*.

As reações foram quase imediatas. A ANTRAL – Associação Nacional de Transportadores Rodoviários em Automóveis Ligeiros considerou *“vergonhosas e indignas”*. A Federação Portuguesa do Táxi (FPT) exigiu a *“demissão imediata”* do secretário de Estado Adjunto e do Ambiente. A FTP considerou *“inaceitável que comportamentos ilegais deliberada e repetidamente praticados e sancionados pelas autoridades, ao abrigo da lei 35/2016, possam ser perdoados”*.

Dias depois, José Mendes frisou que *“quando se diz que as multas não estão a ser*

aplicadas às plataformas [Uber ou Cabify] é porque estão a incidir sobre os operadores, eles é que são os prestadores [do serviço de transporte], são eles que são parados na estrada, é só isso. Não se está aqui a fazer proteção a nenhuma multinacional. É factual, está a acontecer de facto”.

Europa declara Uber empresa de transportes

No final do ano passado, o Tribunal de Justiça da União Europeia decidiu que a Uber é uma empresa de transportes e, como tal, terá de cumprir com a legislação em vigor no setor dos transportes.

A Uber defendeu-se e declarou que “esta decisão não vai mudar a situação na maioria dos países da União Europeia onde já operamos de acordo com as leis de transporte. No entanto, milhões de europeus ainda estão impedidos de usar aplicações como a nossa. Como o nosso novo CEO referiu recentemente, é necessário regular serviços como a Uber e, por isso, vamos continuar o diálogo com as cidades em toda a Europa. Esta é a abordagem que vamos tomar para garantir que todos possam ter uma viagem fiável com um simples toque num smartphone”, afirmou fonte oficial da Uber.

A decisão do Tribunal Europeu de Justiça foi aplaudida pela Federação Portuguesa do Táxi: *“esta decisão, sem direito a recurso, é a justa resposta que o setor do táxi há muito aguardava. É a merecida recompensa para quem andou nas ruas em protesto e a saída pela porta pequena dos ilegais e suas plataformas que invadiram países, roubaram economias, alimentaram paraísos fiscais com a cumplicidade de comissários europeus ditos para a inovação, ministros ditos para o ambiente e secretários de estado ditos para coisa semelhante”.*

Por cá, o Tribunal da Relação de Lisboa declarou a atividade da Uber ilegal. O Tribunal referiu que *“a não observância de Leis de interesse público como seja ao licenciamento da atividade de transporte rodoviário por parte de uma empresa que atua totalmente a sua margem, não se tendo presente toda a dimensão legal e financeira que lhe é consequente, em face de outras empresas que cumprem os ditames normativos que lhe são impostos, gera uma concorrência desleal, com os atinentes danos financeiros, num mercado que o Legislador quis regulado de uma determinada maneira”.* O Tribunal avança ainda que *“a não ser estancada de imediato este despeito para com a Lei, a distorção acaba por compensar quem não está conforme com as normas de interesse geral, e a prejudicar quem cumpre a normatividade imposta”.*

A Associação Nacional de Transportadores Rodoviários em Automóveis Ligeiros (ANTRAL) congratulou-se com a decisão e por ver *“finalmente a questão judicial sobre a ilegalidade da atividade da Uber em Portugal decidida sem apelo nem agravo”.*

por Sara Pelicano

Por:

Fonte: