

Esclarecimento

Quem defende o Sector do Táxi?

A ANTRAL lamenta ter de denunciar a constante prática de outra Associação do Sector de uma procura de protagonismo sem olhar à missão dos que são eleitos para defender a indústria e aos fins de uma organização colectiva que ao invés de dividir deve agregar e ser leal para com as outras Instituições orientadas para os mesmos objectivos.

Os Associados têm de saber que a informação que hoje facilmente circula em redes digitais nem sempre é verdadeira e muitas vezes é utilizada intencionalmente para fins que não são os que interessam à indústria, mais visando rapidamente atingir os destinatários, mais preocupados e receptivos a processar imediatamente a informação falsa. **Mas, os Associados não estão desatentos!**

Já não adianta à ANTRAL tentar procurar, de forma cordata não actuar para não hostilizar, porquanto esta actuação várias vezes repetida está a deixá-la, em virtude dessa informação falsa e desse aproveitamento desleal, numa posição que é injusta, imerecida e inaceitável. **Há limites para tudo!**

A ANTRAL recorda que foi a Associação que pela primeira vez ergueu a bandeira da defesa do Sector contra a entrada em Portugal das plataformas electrónicas. Foi a ANTRAL que organizou a primeira paralisação contra esta praga que em 2014 começava a dar os primeiros passos.

Infelizmente, no decurso dessa actuação colectiva foi pública e cerrada a actuação da outra Associação a contestar a decisão e actuação da ANTRAL, contribuindo para dar ainda mais força aos argumentos que visavam atirar o Sector ao chão, sem perceber que estava a dar um tiro no seu pé e daqueles que diz defender.

A ANTRAL, ainda assim, posteriormente chamou a outra Associação para uma luta conjunta, porém, na primeira oportunidade viu o seu trabalho ser aproveitado e pela mesma e sempre que era possível procurava a mesma colocar-se na fila da frente e dar um chega para lá à ANTRAL, (declarando ter posição diferente neste ou naquele assunto, quer juntos dos Ministros, quer nas conferências de imprensa) nunca sendo responsável por nada e tentando branquear a sua exclusiva culpa em decisões erradas.

Importa pois, começar por enunciar alguns factos que estando documentados não podem ser desmentidos:

Primeiro: Tentativa de desmerecimento da intervenção da ANTRAL tal como se pode verificar em notícia divulgada no site da outra Associação sobre a alteração ao OGE para 2019.

O OGE na sua origem apresentado pelo Governo à Assembleia da República em 15 de Outubro de 2018, pela Proposta de lei n.º 156/XIII não previa a redução do ISV para quatro anos. A ANTRAL oportunamente reuniu com o SEAF no dia 24 de Outubro de 2018 a quem pediu para promover a referida inserção no OGE tendo recebido a promessa de que tudo iria fazer para o conseguir.

O que veio a suceder.

Não há dúvida assim, de que esta medida não foi resultado de qualquer grupo de trabalho mas, da oportuna e avisada intervenção da ANTRAL

Ora, esta actuação nem nos surpreende pois, vem do seguimento das seguintes:

Segundo: Paralisação organizada pela ANTRAL em 08 de Setembro de 2015 e com intervenções públicas contrárias da outra Associação que deram ao Governo e ao Público argumentos de que o Sector internamente não se entendia... desviando o foco do problema e agravando ainda mais a imagem do Sector perante a opinião pública.

Terceiro: Promoção de lei (o que foi a lei n.º 35/2016 de 21 de Novembro) para contrabalançar o facto de a outra Associação não ter tido a iniciativa de uma actuação judicial.

Importa recordar que a ANTRAL tudo fez para tentar impedir a saída da lei com a redacção proposta pelo PCP já que como deixou expresso no seu parecer, dada a deficiente redacção da lei a mesma não iria atingir o objectivo mas, servir para castigar ainda mais o sector.

Veja-se o parecer da ANTRAL em anexo que e foi remetido aos partidos e ao IMT.

Quarto: Assinatura de um acordo fantasma mas, conveniente ao Governo que apenas serviu para ultrapassar o veto do Presidente da República à lei das plataformas electrónicas, acelerar a sua publicação e sancionar algumas alterações ao regime do táxi que já haviam sido

reclamadas há muito tempo e não têm a possibilidade de operar a renovação do sector.

Como se sabe a posição da ANTRAL foi clara, **não assinar um documento que em nada correspondia ao desafio do Sr. Presidente da Republica, posição que foi aliás sufragada em Assembleia-geral. O cenário que tínhamos veio a verificar-se o que contribuiu para que o Governo tivesse enganado Deputados e Presidente da Republica ... como foi confessado à ANTRAL.**

A propósito das conclusões do Grupo de Trabalho Modernização do Sector do Táxi a ANTRAL devidamente confortada pelas decisões da Assembleia-geral de 20 de Junho tomou a seguinte posição que transmitiu, por escrito, ao IMT:

“Pede-se que a ANTRAL subscreva o relatório em anexo - **anexo I.**

A ANTRAL deixou expressa a sua posição sobre o presente grupo de trabalho, no documento de Maio passado, que aqui dá por integralmente reproduzido e que entregou na reunião anterior, **anexo II.**

Importa porém, para que não subsistam dúvidas sobre a sua posição esclarecer, de novo, o seguinte:

1. A ANTRAL lamenta a forma pouco transparente e correcta como o Governo pretende obter das Associações do Sector um qualquer documento para legitimar a aprovação, a qualquer custo e com a maior urgência, da regulamentação que cria novos operadores, na actividade rodoviária de passageiros em viaturas ligeiras, descontingentando, retirando exigências de acesso e exercício e liberalizando o preço para os mesmos;
2. Como se sabe, a Assembleia da República tem já marcada data para a reapreciação e aprovação do regime legal que foi vetado pelo Presidente da República sem que o Sector tenha conhecimento dos desenvolvimentos que a mesma sofreu;
3. Há, por isso, natural relação destes trabalhos com o veto do Presidente da República que aponta e no entender da ANTRAL bem, para uma abordagem conjunta da revisão do regime em vigor, único

que enquadra a actividade, tal como é parecer da AMT, do IMT e dos Tribunais;

4. A ANTRAL lamenta não poder transmitir esta sua posição ao Senhor Ministro do Ambiente (tendo-o feito, em alternativa, ao Primeiro Ministério) a quem, desde 03 de Abril de 2018 tem pedido e insistido para ser recebida;
5. Assim, o que está em causa neste método de trabalho, dito com a maior clareza possível é desde logo a razão pela qual se deu “informalmente” sequência a um grupo de trabalho formal datado de 2016 e que foi usado para um fim diferente do previsto e depois de alcançado o objectivo pretendido, à margem do sector, suspenso, para só retomar os trabalhos depois das intervenções da ANTRAL e de verificado o veto do Presidente da República;
6. Acresce que o Governo nada fez para fazer cumprir as decisões judiciais e tudo tem feito para ignorar e maltratar o Sector;
7. Importa referir não ser verdadeira a introdução do relatório quando se refere ao grupo de trabalho formal como tendo abordado apenas, o transporte de veículos ligeiros em viaturas descaracterizadas, relegando para outro contexto a discussão de medidas concretas do Sector do Táxi. Essa foi a conclusão de quem dirigiu o Grupo aliás, com a oposição das Associações que não assinaram o relatório que foi legitimado, mesmo assim!
8. Por outro lado, é inaceitável que se remeta, na introdução, para o Despacho do Grupo de Trabalho formal quando este foi atraído nos objectivos de prevenir a melhoria do ecossistema de mobilidade quer na vertente ambiental, quer na da sustentabilidade das empresas;
9. De facto, a colocação no mercado de um número incontroado de operadores, sem controlo administrativo, gerido por plataformas de titularidade de empresas sediadas em território estrangeiro, nada mais é do que um atentado ao ambiente, à sobrevivência do Sector e ao direito dos cidadãos ao transporte publico universal;
10. Dizer isto não é branquear a situação actual, essencialmente ao nível da imagem do Sector de Táxi e alguma qualidade dos meios e afastar a sentida necessidade da sua reforma e apoio público;

11. Neste particular, o Sector pode contrapor com algumas das várias situações previstas no projecto de relatório (nomadamente a cor dos veículos e o tratamento fiscal ao IUC) que aparece agora, pomposamente, como sendo pilar de modernização do Sector quando, tais assuntos, se arrastam, há anos pelos gabinetes sem solução, não obstante constarem das várias propostas das Associações e tendo até já obrigado ao recurso aos Tribunais;
12. Igualmente, o Sector não pode aceitar que se coloque como pilar da modernização uma garantia prevista na lei de revisão das tarifas quando foi o Governo que unilateralmente suspendeu as negociações da tabela de 2012, em contexto de revanche pelas suas públicas posições em defesa do mesmo;
13. Por outro lado, o Relatório dos trabalhos em curso segue um guião que não tem o acordo das Associações, enquanto modelo para a modernização do Sector. Para além disso, os trabalhos deveriam estar a ser acompanhados de actas, como pedido e prometido o que tem sido secundado;
14. Trata-se de fazer um documento em matéria tão importante e vasta, à pressa, sem reflexão e experiências, sem qualquer sentido e alcance que a ANTRAL não pode subscrever e que para conforto submeteu a sua posição em Assembleia-geral do passado dia 20 de Junho que, **por unanimidade**, lho conferiu;
15. Se o Relatório proposto fosse assinado, o Sector estaria a caucionar, sem querer, e de forma indirecta e encapotada que aceitou as alterações ao regime (e, em grande parte, nas mais importantes, relegadas para outros trabalhos e entidades) que o vão modernizar fazendo assim, o contraponto do equilíbrio pretendido com o criminoso diploma de alegada regulamentação das plataformas;
16. O Governo pode impor e atraindo o direito dos cidadãos mas, não pode chamar estúpidos àqueles que legitimamente representam o Sector que cumpre a função social e pública de transportar as pessoas em todo o território nacional 24, sobre 24 horas!
17. A ANTRAL está porém, disponível para apresentar ao Governo e ao Grupo Parlamentar do PS, à primeira solicitação, uma proposta de alteração de lei que trate as duas realidades (transporte em veículos

com cor padrão e taxímetro/ veículos descaracterizados) de forma equilibrada e justa, resolva a questão social activa no presente, contribua para a melhoria do ambiente, da mobilidade em todo o País e seja flexível às necessidades sazonais e de turismo elevando sempre a imagem do País.”

A verdade é que não obstante a presente posição da ANTRAL, o relatório veio a ser assinado, no dia 28 de Junho pela congénere FPT!

Como se previa e mesmo sem a concordância e assinatura da ANTRAL o Governo, pela voz do Secretário de Estado Adjunto do Ambiente, (notícia jornal Publico de 29 de Junho de 2018) gritou na comunicação social que o Sector estava em total sintonia e concertada em medidas, sem nunca fazer menção àquela posição de discordância e não assinatura:

Pode ler-se na notícia:

“Apoios financeiros a fundo perdido para a compra de veículos eléctricos e limite de idade para os táxis são duas das recomendações que constam do relatório entregue ontem ao Ministério do Ambiente pelo grupo de trabalho que reuniu a Federação Portuguesa do Táxi (FPT), a ANTRAL e o Instituto de Mobilidade e Transportes (IMT), e que vão ser implementadas pelo executivo.

O apoio à aquisição de carros eléctricos é o primeiro a ver a luz do dia, já esta sexta-feira, conforme avançou ao PÚBLICO o secretário de Estado Adjunto e do Ambiente, José Mendes, com a publicação de quatro avisos do Fundo para o Serviço Público de Transportes (FSPT), um dos quais dedicado à descarbonização da frota de táxis e com validade até 10 de Dezembro.”

Ora, o Governo entendeu que a criação de um programa de apoio à compra de veículos eléctricos (para além de algumas desgarradas medidas de cosmética legislativa e de incorporação de algumas soluções de melhoria operacional, há muito pedidas pela ANTRAL) seria a resolução de todos os problemas que o Sector atravessa e são hoje especialmente criados e ampliados pela permissão e apoio ao transporte ilegal.

Estamos em crer que conhecendo como o Governo tem conduzido interessadamente este dossier não tardará a nova aprovação do projecto na AR (nova data 12 de Julho de 2018), mais uma vez caucionado por

conclusões de um grupo de trabalho convenientemente organizado para esse fim.

Então quem defende o Sector?

Quinto: A publicação de notícias sem uma pré-abordagem frontal e sincera com a ANTRAL sobre formação de condutores das plataformas.

À primeira notícia de que a ANTRAL iria fazer formação para condutores das plataformas a outra Associação, sem reunir com a ANTRAL imediatamente inundou as redes sociais de notícias falsas o que custou muitos comentários desagradáveis e conflitos com Associados.

Sexto: Realização de reuniões pela outra Associação sem a presença da ANTRAL e sem com esta concertar a continuação da estratégia que haviam estabelecido.

Sétimo: A negociação das tabelas de preços integra um capítulo muito importante no trabalho conjunto que vinha sendo feito. Com surpresa a ANTRAL tomou conhecimento de que a outra Associação, bem sabendo que a ANTRAL tem igualmente reunião pendente, aceitou ser recebida sozinha, como foi, para discutir o assunto!

Afinal, quem defende o sector do Táxi?

A ANTRAL não se move por ligações políticas;

Discorda quando tem de discordar;

Acciona o Estado, por não cumprimento da lei o que fez, no caso das plataformas electrónicas e também, por não cumprimento da concessão da isenção automática de IUC;

É preciso respeitar o Sector e os Associados e trabalhar sempre para os servir ... sem colocar em causa o trabalho de outros desde que seja positivo e beneficie o Sector como é o caso da obra social, da inclusão na lei do transporte flexível com a integração do táxi e com a elevação do Sector ao espaço europeu, etc., etc. e sobretudo com posições que gerem resultado como foi o caso do parecer da ANTRAL que esteve na origem do veto do Presidente da Republica – ver parecer no site da ANTRAL.

Se é possível fazer melhor então que se faça mas, que não se destrua o que foi bem feito e se lesem, à custa de guerras politicas e de e caprichos de mais ou menos poder os Associados.

Os Associados podem ficar descansados que a ANTRAL nunca proporrá a extinção de licenças com o seu envio para uma bolsa, sem a devida e justa compensação e muito menos a insusceptibilidade de exploração das mesmas, ao abrigo de contrato específico, com ameaça de caducidade!

Gutierrez 18.10.2018



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

Proposta de Lei n.º 156/XIII

produtos referidos na alínea a) são consignadas ao Fundo Ambiental para aplicação em medidas de apoio à descarbonização da sociedade, de acordo com a alínea a) do n.º1 do artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 42-A/2016, de 12 de agosto.

3 - A presente autorização legislativa tem a duração de 180 dias.

SECÇÃO V

Imposto sobre veículos

Artigo 226.º

Alteração ao Código do Imposto sobre Veículos

Os artigos 4.º, 7.º, 10.º, 20.º e 51.º do Código do Imposto sobre Veículos, aprovado pela Lei n.º 22-A/2007, de 29 de junho, na sua redação atual, adiante designado por Código do ISV, passam a ter a seguinte redação:

«Artigo 4.º

[...]

1 - [...]:

a) Quanto aos automóveis de passageiros, de mercadorias e de utilização mista, tributados pela tabela A, a cilindrada, o nível de emissão de partículas, quando aplicável, e o nível de emissão de dióxido de carbono (CO₂) relativo ao ciclo combinado de ensaios resultante dos testes realizados ao abrigo do «Novo Ciclo de Condução Europeu Normalizado» (*New European Driving Cycle* – NEDC) ou ao abrigo do «Procedimento Global de Testes Harmonizados de Veículos Ligeiros» (*Worldwide Harmonized Light Vehicle Test Procedure* - WLTP), consoante o sistema de testes a que o veículo foi sujeito para efeitos da sua homologação técnica;

b) [...].



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

Proposta de Lei n.º 156/XIII

Componente ambiental

Veículos a gasolina

Escalão de CO2 (em gramas por quilómetro)	Taxas (em euros)	Parcela a abater (em euros)
Até 99	4,23	391,02
De 100 a 115	7,41	687,70
De 116 a 145	48,12	5 406,38
De 146 a 175	56,07	6 454,52
De 176 a 195	142,83	21 358,39
Mais de 195.....	188,33	30 183,74

Veículos a gasóleo

Escalão de CO2 (em gramas por quilómetro)	Taxas (em euros)	Parcela a abater (em euros)
Até 79	5,29	402,04
De 80 a 95	21,48	1 692,79
De 96 a 120	72,55	6 589,21
De 121 a 140	160,92	17 330,00
De 141 a 160	178,96	19 890,36
Mais de 160.....	245,80	30 629,03



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

Proposta de Lei n.º 156/XIII

2 - [...]:

TABELA B

Componente cilindrada

Escalão de cilindrada (em centímetros cúbicos)	Taxas por centímetros cúbicos (em euros)	Parcela a abater (em euros)
Até 1 250	4,86	3 050,89
Mais de 1 250	11,53	11 115,49

- 3 - Ficam sujeitos a um agravamento de € 500 no montante total do imposto a pagar os veículos ligeiros equipados com sistema de propulsão a gasóleo, sendo o valor acima referido reduzido para € 250 relativamente aos veículos ligeiros de mercadorias referidos no n.º 2 do artigo 9.º, com exceção dos veículos que apresentem nos respetivos certificados de conformidade ou, na sua inexistência, nas homologações técnicas, um valor de emissão de partículas inferior a 0,001 g/km.

4 - [...].

5 - [...].



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

Proposta de Lei n.º 156/XIII

6 - [...].

7 - [...].

8 - [...].

9 - [...].

Artigo 10.º

[...]

[...]:

TABELA C

Escalão de Cilindrada (em centímetros cúbicos)	Valor (em euros)
De 120 até 250	67,57
De 251 até 350	83,91
De 351 até 500	112,24
De 501 até 750	168,91
Mais de 750	224,49

Artigo 20.º

[...]

1 - [...].



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

Proposta de Lei n.º 156/XIII

2 - [...].

3 - É dispensada a apresentação do certificado de conformidade quando seja indicado o «Número de Registo Nacional de Homologação» emitido pelo Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P., onde constem os elementos de tributação referidos no artigo 4.º do presente Código, sendo a base tributável apurada recorrendo aos elementos constantes daquele registo e, quando aplicável, ao documento comprovativo da medição efetiva do nível de emissão de dióxido de carbono previsto no número anterior.

4 - [...].

5 - [...].

Artigo 51.º

[...]

1 - [...].

2 - O reconhecimento da isenção prevista no número anterior depende de pedido dirigido à Autoridade Tributária e Aduaneira, anterior ou concomitante à apresentação do pedido de introdução no consumo, instruído com os seguintes documentos:

a) Declaração emitida pela Autoridade Nacional de Proteção Civil da qual conste o reconhecimento da entidade requerente e as características técnicas dos veículos, nos casos previstos na alínea a) do número anterior, bem como nos casos previstos na alínea e) do mesmo número no que diz respeito às corporações de Bombeiros;

b) [...];

c) [...];



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

Proposta de Lei n.º 156/XIII

d) [...];

e) [...].

3 - [...]»

Artigo 227.º

Disposições transitórias em matéria de imposto sobre veículos

- 1 - Durante o ano de 2019, para efeitos do apuramento do imposto da componente ambiental da Tabela A constante do artigo 7.º do Código do ISV, bem como para a aferição dos limites de CO₂ fixados nos regimes de benefício, as emissões de dióxido de carbono relativas ao «Procedimento Global de Testes Harmonizados de Veículos Ligeiros» (*Worldwide Harmonized Light Vehicle Test Procedure* - WLTP), referidas alínea a) do n.º 1 do artigo 4.º do Código do ISV, constantes do certificado de conformidade e mencionadas na declaração aduaneira de veículo, são reduzidas de forma automática pelo sistema de fiscalidade automóvel, nas percentagens constantes da tabela seguinte:

Gasolina Escalão de CO ₂ (em gramas por quilómetro)	Gasóleo Escalão de CO ₂ (em gramas por quilómetro)	Redução percentual a aplicar às emissões de CO ₂ - WLTP
Até 99	Até 79	24%
De 100 a 115	De 80 a 95	23%
De 116 a 145	De 96 a 120	22%
De 146 a 175	De 121 a 140	20%
De 176 a 195	De 141 a 160	17%
Mais de 195	Mais de 160	5%



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

Proposta de Lei n.º 156/XIII

- 2 - O Governo cria, por despacho dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças e do ambiente, uma comissão de acompanhamento com o objetivo de monitorizar a aplicação da componente ambiental do imposto sobre veículos baseada nas emissões de CO² apuradas de acordo com o «Procedimento Global de Testes Harmonizados de Veículos Ligeiros» (*Worldwide Harmonized Light Vehicle Test Procedure - WLTP*), em colaboração com as associações do setor automóvel.

CAPÍTULO III

Impostos locais

SECÇÃO I

Imposto municipal sobre imóveis

Artigo 228.º

Alteração ao Código do Imposto Municipal sobre Imóveis

Os artigos 113.º, 120.º e 135.º-B do Código do Imposto Municipal sobre Imóveis, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 287/2003, de 12 de novembro, na sua redação atual, adiante designado por Código do IMI, passam a ter a seguinte redação:

«Artigo 113.º

[...]

1 - [...].

2 - A liquidação referida no número anterior é efetuada nos meses de fevereiro a abril do ano seguinte.

3 - [...].

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

Análise da ANTRAL

1. Objecto

Análise e parecer sobre o projecto de Lei que o PCP apresentou na AR e cuja discussão se encontra agendada, potestativamente, para o próximo dia 25 de Maio de 2016.

2. O projecto

Projeto de Lei n.º /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 perceptível 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 à 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”

3. Na generalidade

3.1. A “ratio legis” do presente projecto é suficientemente conhecida. Não o fosse, a exposição dos motivos aponta, cristalinamente, os pressupostos, nos seguintes parágrafos:

“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

peças, 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 perceptível 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 respectivas 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.”

3.2. Importa desde já referir que a solução encontrada, de enquadramento do objecto, na alteração ao regime que regula o acesso e exercício do transporte em táxi, nos parece liminarmente errada.

Na verdade, perde-se a oportunidade de se fazer um enquadramento específico, para sancionar e penalizar transportes ilegais, sem os deixar de fora do contexto da actividade de táxi, a que não pertencem. Não se pode enquadrar na lei algo que está liminarmente fora dela porquanto, nem existe empresa comercial, nem existe actividade passível de ser reconduzida ao regime do transporte em táxi.

3.3. Por outro lado, quando existe empresa esta tem objecto diferente e por isso deve ser sancionada por desvio ao seu quadro regulamentar, como é o caso da actividade de “rent a car” “agências de viagens” e “animações turísticas”. Nestes casos, trata-se de um desvio aos seus regimes, como acontece no caso de transporte de passageiros ocasional no regime de táxi.

A lei deve ser geral e abstracta, o que não sucede na proposta em análise. Sabemos que o texto da exposição de motivos pode ser facilmente alterado, de forma omitir tais referências mas, sempre se manterá o vício de enquadramento, como melhor adiante clarificaremos.

Veja-se que a norma de âmbito - o n.1.a) do artigo 26.º, começa, desde logo, por dizer “ actividade de transporte em táxi” o que permite utilizar o argumento de exclusão, para fugir à incidência do regime.

3.4. Ainda, na exposição dos motivos, a referência a transporte de táxi a contrato é inaceitável porquanto, trata-se de uma matéria que tem estado a ser objecto de análise pelo IMT que se pronunciou de forma diversa à que é pressuposta, para sancionar um pseuso exercício irregular de actividade que não o é.

Não há pois, necessidade, no contexto, de alimentar uma polémica, cujos contornos regulamentares podem até ser alvo de interpretações diversas, no seio do Sector mas, que mereceram uma clarificação recente do IMT, concordante com o regime base da lei.

3.5. Finalmente, não se compreende a opção de fazer reconduzir o regime contra-ordenacional ao modelo do Código da Estrada porquanto, o valor das multas mínimas é muito mais elevado do que está previsto nesse regime, tornando impossível sustentar pequenas unidades empresariais deste Sector, com a obrigatoriedade de pagamento antecipado ou, depósito.

Por outro lado, as regras do Código da Estrada são de aplicação geral, ao passo que o regime de táxi atinge um segmento especial de profissionais, cujos actos se multiplicam/massificam, por natureza.

Acresce que nas mais regulares situação trata-se de actos de responsabilidade dos motoristas que acabam por se repercutir nas próprias empresas e na disponibilidade dos seus veículos.

“Lastbutnotleast”, o regime regulamentar de táxi é multivariado, quer no que toca a entidades competentes, para levantar e sancionar contra-ordenações, assim como em matéria de regimes que as tipificam, o

que será uma desvantagem à partida para o Sector e um bónus para quem não obedece a qualquer regime.

Para terminar, bem sabemos como se interpreta e aplica a lei no acto de fiscalização e controlo e como se omite a regulação e apoio ao Sector por quem deveria intervir, não só preventiva como reactivamente (veja-se, a título de exemplo, o que se passa com regras não impositivas de aposição do alvará, com menções em título de propriedade que provêm do IMT e geram contra-ordenação, com documentos que devem estar a bordo e que demoram meses a ser emitidos e com valores pagos, mal pagos que nunca são devolvidos.

3.6. Pelo que precede, conclui-se que a proposta em análise apenas serviria para amplificar o grau de penosidade já existente no Sector aliás, deveras lesivo da sua já pouca rentabilidade e em geral muito discriminativo negativamente.

4. Na especialidade

Do que atrás deixamos expresso, na generalidade flui já muito do que poderemos precisar, numa análise na especialidade.

Melhor dizendo, dadas as considerações formuladas, na generalidade, deveríamos, desde logo, ser levados a concluir por uma impossível discussão, na especialidade, acabando por não a fazer de todo.

Ainda assim, numa lógica de que tudo é passível de outra interpretação, avançamos com algumas considerações:

- a) **Artigo 26.º** - Completamente impossível de aceitar porquanto se iria repercutir numa aplicação transversal a todo o regime de táxi.

Qual a razão desta maior penosidade neste momento?

- b) **Artigo 28.º** - Funcionará como legítimo argumento de exclusão, por parte dos transportadores ilegais, a coberto de outro licenciamento

ou, alvará e só servirá para agravar a situação dos industriais deste sector.

Por outro lado, não se compreende que se altere um regime, para elevar coimas uns cêntimos!

É certo que a reincidência pesa porém, quem não é agarrado na principal, de nada valerá ficarmos à espera que funcione a regra de agravamento que será meramente figurativa.

Não obstante, não deixará de funcionar para o Sector que além de ver agravados alguns valores, (no caso do artigo 30.º) vê recair-lhe em cima este regime muito penalizante de reincidência.

Assim, estamos a construir um fato que não sabemos se serve ao infractor e a consagrar, sem margem de fuga, um regime que cabe que nem uma camisa-de-forças a quem já sofre com as regras em vigor. É caso para dizer, não obrigado!

Artigo 28.º n.º 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.”*

Parece-nos uma previsão muito imaterializável e facilmente passível de brigar com a lei constitucional.

O que é aplicável?

Quem são os infractores? A quem levantar uma contra-ordenação?

Não se esqueça que o uso de tecnologia não pode ser sancionado. Viola-se quer o direito comunitário, quer o direito nacional.

O que é uma prática de angariação? A angariação e a intermediação (tecnicamente mediação, agência, mandato etc.), não pode ser proibida.

A referência a alvará, na parte final da norma, não é correcta dado que as viaturas são passíveis de licença e não alvará.

c) **Artigo 30.º** - Recuperando a que atrás se deixou dito, releva-se que uma simples desconformidade, na identificação de uma das características de um veículo táxi passa a ser sancionada, em vez de € 150,00 com € 3000, pagáveis à cabeça ou, depositáveis, se se quiser interpor defesa e recurso ou, em alternativa, com apreensão dos documentos.

5. Conclusão

Face às considerações precedentes, a ANTRAL, deixando embora ressalvada a boa intenção, não se pode rever neste projecto, por duas simples razões:

- i. Não ataca ou resolve o problema;
- ii. Agrava, ainda mais, a situação do Sector, trazendo elevados custos financeiros e limita a defesa no quadro contra-ordenacional;
- iii. O ataque aos transportes ilegais, no quadro legal e judicial existente deve partir de um controlo mais efectivo, por parte do Parlamento, sobre o Governo e as Entidades Administrativas que devem fazer cumprir as leis e as decisões judiciais, em especial o Regulador AMT que não pode pura e simplesmente afirmar o que afirmou, sem consequências, lavando as mãos como Pilatos.

Lisboa, 20 de Maio de 2016

A ANTRAL

PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA

Decreto do Presidente da República n.º 96/2016

de 21 de novembro

O Presidente da República decreta, nos termos do artigo 135.º, alínea a), da Constituição, o seguinte:

É exonerado, sob proposta do Governo, o ministro plenipotenciário de 1.ª classe João José Cabral de Albuquerque Corte-Real do cargo de Embaixador de Portugal em Kinshasa.

Assinado em 13 de outubro de 2016.

Publique-se.

O Presidente da República, MARCELO REBELO DE SOUSA.

Referendado em 17 de novembro de 2016.

O Primeiro-Ministro, *António Luís Santos da Costa*. — O Ministro dos Negócios Estrangeiros, *Augusto Ernesto Santos Silva*.

Decreto do Presidente da República n.º 97/2016

de 21 de novembro

O Presidente da República decreta, nos termos do artigo 135.º, alínea a), da Constituição, o seguinte:

É nomeado, sob proposta do Governo, o ministro plenipotenciário de 1.ª classe João José Cabral de Albuquerque Corte-Real para o cargo de Embaixador de Portugal em Teerão.

Assinado em 13 de outubro de 2016.

Publique-se.

O Presidente da República, MARCELO REBELO DE SOUSA.

Referendado em 17 de novembro de 2016.

O Primeiro-Ministro, *António Luís Santos da Costa*. — O Ministro dos Negócios Estrangeiros, *Augusto Ernesto Santos Silva*.

Decreto do Presidente da República n.º 98/2016

de 21 de novembro

O Presidente da República decreta, nos termos do artigo 135.º, alínea a), da Constituição, o seguinte:

É nomeado, sob proposta do Governo, o ministro plenipotenciário de 1.ª classe António Gaspar Inocêncio Pereira para o cargo de Embaixador de Portugal em Kinshasa.

Assinado em 13 de outubro de 2016.

Publique-se.

O Presidente da República, MARCELO REBELO DE SOUSA.

Referendado em 17 de novembro de 2016.

O Primeiro-Ministro, *António Luís Santos da Costa*. — O Ministro dos Negócios Estrangeiros, *Augusto Ernesto Santos Silva*.

ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

Lei n.º 35/2016

de 21 de novembro

Sexta alteração ao Decreto-Lei n.º 251/98, de 11 de agosto, que regulamenta o acesso à atividade e ao mercado dos transportes em táxi, reforçando as medidas dissuasoras da atividade ilegal neste setor.

A Assembleia da República decreta, nos termos da alínea c) do artigo 161.º da Constituição, o seguinte:

Artigo único

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

Os artigos 28.º e 30.º do Decreto-Lei n.º 251/98, de 11 de agosto, que regulamenta o acesso à atividade e ao mercado dos transportes em táxi, alterado pelas Leis n.ºs 156/99, de 14 de setembro, e 106/2001, de 31 de agosto, pelos Decretos-Leis n.ºs 41/2003, de 11 de março, e 4/2004, de 6 de janeiro, e pela Lei n.º 5/2013, de 22 de janeiro, passam a ter a seguinte redação:

«Artigo 28.º

[...]

1 — O exercício da atividade sem o alvará a que se refere o artigo 3.º é punível com coima de € 2000 a € 4500, tratando-se de pessoa singular, ou de € 5000 a € 15 000, tratando-se de pessoa coletiva.

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

3 — Na fixação do montante da coima deve atender-se à gravidade da contraordenação, tendo em conta os antecedentes do infrator e a sua situação económica, quando for conhecida.

4 — 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.

5 — Para efeitos do disposto no presente artigo, no ato de fiscalização pela entidade competente, o infrator é notificado para, de imediato ou no prazo máximo de 48 horas, prestar depósito de valor igual ao mínimo da coima prevista para a contraordenação imputada.

6 — Caso o infrator não efetue nem o pagamento da coima, nos termos previstos no Código da Estrada, nem o seu depósito, nos termos do número anterior, devem ser apreendidos, provisoriamente e à ordem do respetivo processo, os seguintes documentos:

a) O título de condução, se a infração respeitar ao condutor;

b) O título de identificação do veículo, se a infração respeitar ao proprietário do veículo;

c) Os documentos referidos nas alíneas anteriores, se a infração respeitar ao condutor e este for simultaneamente o proprietário do veículo.

7 — 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 5.

8 — 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 30.º

[...]

1 — São puníveis com coima de € 2000 a € 4500 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) (*Revogada.*)
- c)
- d)
- e)
- f)

3 — Na fixação do montante da coima deve atender-se à gravidade da contraordenação, tendo em conta os antecedentes do infrator e a sua situação económica, quando for conhecida.»

Aprovada em 30 de setembro de 2016.

O Presidente da Assembleia da República, *Eduardo Ferro Rodrigues*.

Promulgada em 21 de outubro de 2016.

Publique-se.

O Presidente da República, MARCELO REBELO DE SOUSA.

Referendada em 7 de novembro de 2016.

O Primeiro-Ministro, *António Luís Santos da Costa*.

Lei n.º 36/2016

de 21 de novembro

Isenta de imposto sobre o valor acrescentado a doação de bens móveis a museus da Rede Portuguesa de Museus

A Assembleia da República decreta, nos termos da alínea c) do artigo 161.º da Constituição, o seguinte:

Artigo 1.º

Objeto

A presente lei isenta de imposto sobre o valor acrescentado as transmissões de bens a título gratuito efetuadas a entidades integradas na Rede Portuguesa de Museus e destinadas a integrar as respetivas coleções.

Artigo 2.º

Alteração ao Código do Imposto sobre o Valor Acrescentado

É alterado o artigo 15.º do Código do Imposto sobre o Valor Acrescentado (Código do IVA), aprovado pelo Decreto-Lei n.º 394-B/84, de 26 de dezembro, que passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 15.º

[...]

- 1 —
- 2 —
- 3 —
- 4 —
- 5 —
- 6 —
- 7 —
- 8 —
- 9 —
- 10 — Estão isentas de imposto:

a) As transmissões de bens a título gratuito, para posterior distribuição a pessoas carenciadas, efetuadas ao Estado, a instituições particulares de solidariedade social e a organizações não-governamentais sem fins lucrativos;

b) As transmissões de livros a título gratuito efetuadas aos departamentos governamentais nas áreas da cultura e da educação, a instituições de caráter cultural e educativo, a centros educativos de reinserção social e a estabelecimentos prisionais;

c) As transmissões de bens a título gratuito efetuadas a entidades integradas na Rede Portuguesa de Museus e destinadas a integrar as respetivas coleções.»

Artigo 3.º

Entrada em vigor

A presente lei entra em vigor no dia 1 de janeiro de 2017.

Aprovada em 30 de setembro de 2016.

O Presidente da Assembleia da República, *Eduardo Ferro Rodrigues*.

Promulgada em 21 de outubro de 2016.

Publique-se.

O Presidente da República, MARCELO REBELO DE SOUSA.

Referendada em 7 de novembro de 2016.

O Primeiro-Ministro, *António Luís Santos da Costa*.

REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES

Presidência do Governo

Decreto Regulamentar Regional n.º 9/2016/A

Orgânica do XII Governo Regional dos Açores

A estrutura orgânica do XII Governo dos Açores que agora se aprova visa responder aos desafios que os Açores