

Projectos de Resolução entrados no Parlamento e agendados para votação em Plenário no dia 4 de Maio de 2018

RECOMENDAÇÕES AO GOVERNO PARA MODERNIZAÇÃO, APOIO E PROMOÇÃO DO SECTOR DO TÁXI

1

- Projecto de Resolução n.º 724/XIII/2.ª (BE) de 10 de Março de 2017;
- Projecto de Resolução N.º 1435/XIII/3.ª do CDS/PP, de 21 de Março de 2018;
- Projecto de Resolução N.º 1553/XIII do PCP, de 27 de Abril de 2018;
- Projecto de Resolução N.º 1556/XIII/3.ª do PS, de 27 de Abril de 2018.

**Exmo. Sr. Presidente da Assembleia da República,
Exmo. Sr. Presidente da 6.ª Comissão Economia Inovação e Obras Públicas,
Exmos. Srs. Presidentes dos Grupos Parlamentares,
Exmos. Srs. Deputados**

Encontrando-se agendada, para amanhã, a apreciação das Resoluções acima identificadas não quer a ANTRAL deixar de tecer, sobre as mesmas, algumas breves e rápidas considerações:

1. Em primeiro lugar, (por que o Sector vem reconhecendo, há longa data que nem tudo está bem nesta actividade) a modernização do Sector do Táxi deveria e poderia ter sido, há muito, efectuada, com a participação das Associações do Sector. Porém, sempre que este procurou a melhoria de algumas condições de operação e regimes estruturantes nunca, até hoje houve a mínima consideração para levar por diante o que quer que fosse, dando-se maior primazia ao regime punitivo.
2. Por isso, é surpreendente que, de um momento para o outro, depois de tanto deixar desgastar (e promover) a imagem do Sector e de procurar aprovar uma lei que conduziria a sua extinção, o Governo e os Partidos tenham colocado na ordem do dia o tema, pomposamente intitulado, de “Modernização apoio e promoção do Sector do Táxi”!
3. Passando a ironia, o assunto é sério de mais para ser tratado de uma forma tão simples e desligada do contexto, sem uma análise estruturada e definição de critérios, monitorizando-os quanto ao fim.

4. Por isso, a ANTRAL rejeita, mais uma vez, a pseudo preocupação e está céptica quanto ao resultado de grupos de trabalho, de âmbito e sentido igual aos que tem vindo a funcionar, cirurgicamente constituídos para produzirem um qualquer documento de forma a sancionar a participação do Sector, sem que este, nos mesmos, tenha qualquer possibilidade de se fazer ouvir e promover soluções.

5. Depois, vem à lide a proposta do Ministro do Ambiente, apresentada em cima do caldeirão da pública denúncia do Sector à vergonhosa protecção que é feita ao modelo de negócio das plataformas. De forma séria e responsável, o Sector só poderia então, ter dito que a solução não passava por injectar dinheiro em cima do problema. Aliás, ao aceitar o pressuposto da proposta, estaria a dar mais uma mão à campanha de descrédito que estava bem viva no espaço comunicacional, do País e já se tinha feito sentir em situação do género, com o anúncio desfasado e extemporâneo de uma taxa, alegadamente pedida pelos taxistas, de € 20,00, para as deslocações do aeroporto.

6. A ANTRAL confessa-se saturada de, a pretexto se de ver aprovada, a mata cavalos, uma lei para regulamentar o que é ilegal e evitar que os efeitos das decisões judiciais, continuem a verificar-se em paralelo com a penosa inacção de toda a administração pública e do Órgão regulador em fazer cumprir a lei e as decisões judiciais. De facto, quanto mais tarde a lei que todos querem e outros anseiam obter, para sua desresponsabilização, mais a suas actuações porão a nu o quanto no actual Estado de direito e de democracia se permite que a lei seja impunemente violada e só um dos interesses económicos protegidos e defendidos interessadamente.

7. A verdade é que ninguém quis, até, hoje ouvir e ler as considerações da ANTRAL e não fora o avisado veto do Sr. Presidente da Republica, havíamos consentido numa legislação feita à medida para acomodar um autêntico atentado ao direito e ao sistema de transportes nacional.

8. Nada disto tem a ver com a concorrência, com a inovação ou, com a qualidade.

9. Como é sabido o que estava escancarado na lei vetada era uma situação de eliminação da concorrência o que vindo da Assembleia da República é muito grave. Nem a Autoridade da Concorrência chegou tão longe...

10. Era uma situação que a pretexto da inovação não vê que a tecnologia (sem dúvida necessária, útil e sempre bem vinda) é um mero instrumento de operação que o Sector já introduziu e que outro concorrente a (Mytáxi) utiliza sem o mínimo confronto.

1

**Exmo. Sr. Presidente da Assembleia da República,
Exmo. Sr. Presidente da 6.ª Comissão Economia Inovação e Obras Públicas,
Exmos. Srs. Presidentes dos Grupos Parlamentares,
Exmos. Srs. Deputados**

11. Uma questão como esta que toca nas bases do sistema de transportes, na maior infra-estrutura do Estado que são as estradas e no mais elementar direito dos cidadãos à mobilidade, exigiria um trabalho de base mais profundo, sendo incontornável olhar aos estudos existentes, nomeadamente os que foram produzidos pela AMT, antes de ter sido capturada (não no pensamento mas, na acção) pelo Governo.

12. Ora, é precisamente nestas pronúncias que já se alertava com clareza para um regime que:

“... não comporte discriminações entre prestadores de serviços ou potencie distorções de concorrência (...)

(...) não deixe inalterados os diplomas legais que actualmente regem os serviços de transporte de passageiros em veículos ligeiros e outros regimes a coberto dos quais são actualmente prestados serviços deste tipo (...)

(...) não consagre um regime em vários aspectos diferente do que vigora actualmente para os serviços de táxi (...)

(...) as razões invocadas sejam suficientes para justificar, em toda a sua extensão, a diferenciação de regimes preconizada (...)

Porquanto:

“ (...) a existência, em paralelo, de regimes de acesso e exercício diferentes para actividades similares, sem que exista fundamento objectivo para uma tal diferenciação, coloca em causa o princípio da igualdade(...)

(...) a consagração de regimes díspares, sem que exista fundamento objectivo para tal, pode também conduzir a distorções concorrenciais, o que, aliás, é bem visível na secção relativa à análise da estrutura dos mercados, incluindo as suas falhas (...)

13. Outro aspecto para o qual importa chamar a atenção é de que a proposta de lei vetada, após a publicação do Acórdão do TJUE ficou obsoleta por que assentava em premissas diametralmente opostas. O que o Parlamento fez para acomodar o texto? Como tinha pressa, praticamente nada, limitando-se a esconder a exposição de motivos que definia a estrutura e filosofia do mesmo, contrária ao referido Acórdão.

14. Face ao veto do Sr. Presidente da República, não basta apenas, reconstruir uma proposta insanável pois, nela nada há a equilibrar é preciso, em especial, não pondo em causa a concorrência, como é elementar e necessário, acima disso, dotar **previamente** o Sector com condições para poder, coexistir com a entrada de mais um operador no mercado, a coberto de um modelo de negócio financeiro e isento do cumprimento das condições a que está sujeito.

15. Ora, essas condições tem de existir e ser monitorizadas quanto ao seu fim, **sem as quais até lá qualquer exercício de nova proposta de lei esbarrar, de novo**, com o veredicto do supremo garante da legalidade democrática e do respeito pela constituição da República Portuguesa que é o Presidente da Republica.

16. Como se diz na nota da Presidência, na primeira reserva, ao abranger só uma das entidades concorrentes (o TVDE), perde a oportunidade de, ao mesmo tempo, rever, em conformidade, o regime legal da outra entidade os Táxis.

17. Ou seja, perde a oportunidade de tratar de forma global e com maior equidade o que assim poderia e deveria ter sido tratado" (o sublinhado é nosso).

18. A ANTRAL está, naturalmente, empenhada como sempre a procurar uma solução que acomode o novo modelo de negócio, porém, não está disponível para sancionar a morte do Sector e o prejuízo do transporte e da mobilidade das pessoas.

As Recomendações:

Questão prévia

Importa referir que qualquer dos projectos de Resolução é anterior à declaração de veto do Sr. Presidente da Republica.

O projecto de Resolução do BE é ainda anterior ao Acórdão de Justiça da EU, de 20 de Dezembro de 2017 e à aprovação em Plenário da Proposta de lei vetada.

Os demais projectos de Resolução, apesar de posteriores à aprovação da proposta de Lei no Parlamento (23.03.2018), são anteriores ao veto do Presidente da Republica.

1. Projecto de Resolução n.º 724/XIII/2.ª (BE) de 10 de Março de 2017;

Trata-se de uma recomendação que deu entrada em simultâneo com a proposta de lei alternativa do BE elaborada num contexto já ultrapassado. De facto, o modelo da proposta de lei apontava para uma disciplina das plataformas tecnológicas em contexto de mercado livre o que veio a ser invertido pelo Acórdão de Justiça da EU.

Nesse contexto, fazia sentido apontar de imediato para a revisão da regulamentação do Táxi, no sentido de melhorar o nível da lei, aumentar a transparência no exercício da actividade (evitar mercados paralelos, melhorar as regras dos concursos públicos, protecção laboral, preços e taxímetros, idade, terminais de chegada e partida de passageiros, pagamentos electrónicos, georeferenciação, etc.).

Ora, este debate pode e deve sempre ter lugar e como diz o BE é um debate de retorno ao passado das causas dos problemas apontados à Indústria.

5

Assim, em face da necessidade de regulamentação do transporte em veículos descaracterizados, o projecto já apontava para uma regulamentação, em simultâneo, que assegurasse a defesa da contingência a cargo dos municípios, como instrumento fundamental para o planeamento e a regulação de políticas de mobilidade e de protecção do ambiente.

2. Projecto de Resolução N.º 1435/XIII/3.ª do CDS/PP, de 21 de Março de 2018;

Este projecto apresenta um conteúdo manifestamente desligado da realidade em que pretende intervir. Não se percebe aliás, qual o seu sentido e alcance. Depois de o CDS-PP ter aprovado a entrada de um novo operador no mercado, sujeito, para actividade igual, a requisitos de acesso e exercício bem menos exigentes dos que estão regulamentados para o táxi.

Esta proposta parece assim, um pedido de perdão, de consciência pesada, do que acabava de ser votado e sempre promovido pelo mais alto responsável da 6.ª Comissão que desde o início da mesma declarou ser acérrimo defensor do modelo de negócio em causa.

Importa referir o insólito de um projecto de Resolução que começa por fazer a apologia da paz urbana e da redução do congestionamento depois de aprovar um diploma que lançará, sem qualquer limite, nas cidades, um número indeterminado de veículos de transporte, sem cuidar de procurar saber se o mercado tem falhas que o justifiquem! É óbvio que não tem a mínima noção do que se está a falar... ou melhor sabe quando refere que se a partir de agora nada for feito "(...) estamos a contribuir para um grande desequilíbrio concorrencial(...)" Nada mais acertado. O que está errado foi terem dado corpo ao gene da concorrência desigual, sem terem cuidado de tratar as ditas realidades em conjunto.

Mais, desconhece o enquadramento legal em que pretende intervir já que a base para a densificação do Transporte Público em táxi não é o Decreto-lei 251/98 de 11 de Agosto mas, sim a Lei de Bases dos Sistemas de Transporte terrestres – Lei 10/90 de 17 de Março.

Em suma, o projecto surge repleto de retórica inconsequente, baralhando variadas matérias e fora de contexto e tempo, embora, apanhando aqui e acolá algumas propostas de simples conjuntura (como preços diferentes à noite) que foram sendo conhecidas, nos últimos anos, e colocando-as sem qualquer fundamentação ou nexos.

Finalmente, não se percebe a proposta referente à comparticipação de viagens para consultas do SNS. Esquece o CDS-PP, com o PSD aqui, a machadada que deu no Sector de táxi, com a aprovação do regime de transporte de doentes não urgentes pelos Bombeiros!

3. Projecto de Resolução N.º 1553/XIII do PCP, de 27 de Abril de 2018;

O projecto de Resolução do PCP faz juz ao domínio que leva sobre o regime dos Táxis que tem acompanhado e defendido embora, seja justo apontar que a defesa que publicamente sempre prestou ao Sector devesse, na ponta final, ter merecido mais empenho e posição política mais dura, de forma a colocar o PS em maior alerta para a grande ilegalidade que estava prestes a cometer.

A postura do PCP de votar favoravelmente, na especialidade, algumas normas deu aconchego aos partidos que votaram maioritariamente, a final, um diploma ilegal e inconstitucional, na sua génese e termos.

Importa referir que no projecto de resolução do PCP estão de facto plasmadas muitas das propostas que o Sector vem discutindo e debatendo mas não se pode esquecer que **no momento o que está em cima da mesa é prévio à regulamentação do exercício e prende-se com o acesso ao mercado e a concorrência de actividades iguais**. Note-se que não existem regras de exercício que possam esbater, desde logo, duas traves mestras dos regimes de teor diferente, o contingente e os preços.

Isto para reafirmar que uma acomodação dos novos operadores tem de ser feita em conjunto com a propalada intenção de modernização do mercado de transporte de passageiros em viaturas ligeiras táxi embora, **com actores conhecedores e não com o**

mesmos suspeitos do costume e supervisionado com respeito pelos conselhos e alertas do Regulador AMT.

4. Projecto de Resolução N.º 1556/XIII/3.ª do PS, de 27 de Abril de 2018.

Não pode deixar de se lamentar o momento para colocar este projecto de Resolução em debate. Primeiro, aprova-se um regime para matar o Sector depois, mostra-se preocupação pela sua valorização e crescimento!

7

É verdade que importa olhar aos levantamentos que a AMT tem vindo a fazer, mas não é menos necessário olhar ao que dizem as Câmaras Municipais, (embora, se estranhe o seu silêncio e contemplação passiva) espaço de competência para emissão das licenças e onde se organiza o território e dá corpo ao respeito pela vida das pessoas.

É positivo aliás, fruto da intervenção da ANTRAL no grupo de trabalho que aprovou o regime do Transporte flexível invocar esta modalidade porém, é preciso que a mesma funcione na prática. Ora, o que na realidade se vê é que o transporte local tem vindo a ser feito por colectividades, fundações, bombeiros, IPSS's e outros, com total inércia de quem deve ter as preocupações referidas.

Assim, o Sector, mais do que os desafios que tem sinalizado enfrenta hoje concorrência ilegal e desleal que lhe retira capacidade para cumprir as obrigações de serviço público.

Por outro lado, o grupo de trabalho que vem referido não garante as condições para um trabalho de análise das falhas de mercado e definição de princípios de concorrência justa e equilibrada e, por isso, apelamos a que seja dada atenção à recomendação do Sr. Presidente da Republica na parte em que remete para um tratamento global do problema.

Ou seja, esta pretensa nova fase não pode servir de moeda de troca para o que foi aprovado. O que foi aprovado viola frontalmente a doutrina do Tribunal Europeu, a regulamentação comunitária e as regras constitucionais da Republica Portuguesa e **não pode subsistir no ordenamento jurídico.**

Na nova fase, por isso, só tem sentido uma abordagem global, com a nomeação de um grupo de trabalho que tenha enquadramento formal e a participação de órgãos independentes.

Como diz a Autoridade da Concorrência no seu Relatório de Dezembro de 2016 (Relatório sobre a Concorrência e Regulação no Transporte de Passageiros em Veículos Ligeiros) e previamente à introdução de uma regulamentação (o que foi ignorado) é necessário avaliar e ponderar:

- a) Da necessidade e proporcionalidade da contingentação;
- b) Da necessidade e proporcionalidade das restrições territoriais;
- c) Os critérios de classificação dos concorrentes em sede de concurso público;
- d) A flexibilização das disposições revogatórias ao nível dos preços;
- e) As questões de concorrência suscitadas pela eventual maior flexibilização dos preços;
- f) A limitação da regulação da qualidade;
- g) Etc.

8

De facto, não há razão nenhuma que justifique uma resposta à inovação em separado, espartilhando um Sector com fundamentos indefensáveis de diferenças que não existem.

Um regime legal como o que está em cima da mesa não pode ser apropriado por interesses económicos passageiros, por mais que sirvam a conjuntura da diminuição da cifra do desemprego porquanto, no mesmo sentido, colocam no mercado do trabalho pessoas a quem têm de ser dadas condições e expectativas e não esperar que seja a santa providência pública a resolver os problemas mais tarde.

No caso presente, nem as posições dos Industriais de táxi foram acauteladas, nem as expectativas daqueles a quem se está a dar uma nova referência de vida foram salvaguardadas quando, ao arrepio da doutrina europeia, se consideram os agentes que estiveram na base desta revolução tecnológica, ou melhor, novo modelo de negócio, como meros intermediários para recolha de lucros que colocam fora do País...

É preciso prever e fazer mais!

Face ao que precede, a ANTRAL requer uma apreciação dos presentes projectos de Recomendação, em conformidade com o veto posterior à apresentação dos mesmos, do Sr. Presidente da República e no quadro do direito Europeu e Nacional, no respeito pelos princípios da igualdade e da concorrência justa e leal, a par do direito dos cidadãos a uma mobilidade sustentável e que seja factor de coesão territorial.



Associação Nacional
dos Transportadores Rodoviários
em Automóveis Ligeiros

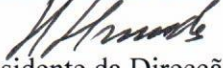

Membro Associado


Membro Fundador

Mais **requeremos** a todos os Partidos a marcação de uma reunião, tão breve quanto possível, para, de viva voz, melhor transmitirmos estes considerandos e aportar contributos ao objectivo pretendido.

Lisboa, 03 de Maio de 2018

Florêncio Plácido de Almeida


Presidente da Direcção

C/C

Presidência da República
Primeiro-ministro
Presidente da AMT
Presidente da Autoridade da Concorrência
Associação Nacional do Municípios Portugueses