



PARTIDO COMUNISTA PORTUGUÊS
Grupo Parlamentar

PROJETO DE RESOLUÇÃO N.º _____/XIII

MODERNIZAÇÃO DO SECTOR DO TÁXI

Exposição de Motivos

A defesa do sector do táxi é inseparável da defesa do direito à mobilidade e da economia nacional. Assim é na política patriótica e de esquerda que o PCP propõe ao povo português e que rompe com a degradação dos direitos dos trabalhadores e o ataque às micro, pequenas e médias empresas que PS, PSD e CDS têm promovido. O PCP tem vindo a lutar em defesa do sector do táxi, e de todos os profissionais do sector, exigindo que o sector do táxi ocupe o digno lugar que é o seu no sistema de transportes públicos.

Há muitos anos que sucessivos governos prometem e adiam a modernização do sector do táxi. Os grupos de trabalho e as comissões vão-se sucedendo, as propostas e medidas vão sendo equacionadas, debatidas e ficam por concretizar. O sector do táxi nos últimos anos teve a capacidade de apresentar inúmeros projetos de modernização, normalmente bem acolhidos – e sempre adiados. E teve ainda a capacidade de desenvolver um inegável e reconhecido processo de modernização.

Esse processo de modernização avançou apesar da indiferença de sucessivos governos e suas forças políticas, que passaram os últimos anos a reboque das multinacionais, primeiro permitindo a sua atuação ilegal e depois fazendo aprovar uma lei injusta, que cria dois regimes para uma mesma atividade e que, a ser confirmada a sua entrada em vigor, ameaça o sector do táxi com uma concorrência desleal de grandes multinacionais dispostas a investir muito dinheiro para se apropriarem desta atividade económica.

Há cerca de um mês verificou-se na Assembleia da República a aprovação da proposta de lei, por parte do PS, PSD e CDS, visando a legalização da atuação das multinacionais no sector do transporte individual de passageiros, a criação de um regime paralelo e concorrencial ao do Táxi, moldado ao serviço de uma grande multinacional.

Quando se exigia uma intervenção no sentido da defesa e modernização do sector do táxi, resistindo à investida destas multinacionais sobre o País e melhorando as condições de trabalho e a qualidade do serviço prestado pelo sector do táxi, o governo PS optou por se juntar ao PSD e ao CDS, na definição de um regime jurídico favorável aos interesses da UBER, com as consequências que daí resultam, seja no plano da concorrência desleal com o sector do táxi, seja na perda de receitas para o Estado por via fiscal, seja ainda, no ensaio de novas formas de exploração da força de trabalho com impactos diretos no sector mas que podem vir a ser estendidos a outros.

Uma decisão tão mais inaceitável quanto é conhecida a contestação generalizada que, em diversas cidades e países do mundo, tem sido desenvolvida contra os objetivos da UBER e de outras multinacionais que, a pretexto da utilização de plataformas digitais, utilizam práticas comerciais ilegais – como o dumping de preços – para conquistar mercado, não cumprem os requisitos que são impostos aos taxistas (e suas empresas)

que estão no mercado, transferem para terceiros (incluindo para os trabalhadores) os custos com as viaturas e apoderam-se, por esta via, das receitas obtidas pela operação de milhares de trabalhadores.

Apesar de todos os alertas e denúncias existentes, o PCP sublinha que há mais de quatro anos que estas multinacionais atuam ilegal e impunemente em Portugal, contando com uma vergonhosa cumplicidade das autoridades que deixou à vista que a força repressiva do Estado não existe para ser utilizada contra o grande capital mesmo que tal represente a defesa da Lei. Uma cumplicidade que começou com o anterior governo PSD/CDS, mas continuou com o atual Governo do PS, com o desfecho que se conhece: a elaboração de uma lei à medida dos interesses das multinacionais.

Essa aprovação teve desde o início a firme oposição do PCP, que reitera que não hesitará em recorrer a todas as possibilidades previstas na Lei para impedir a entrada em vigor de tal diploma. Mas é fundamental sublinhar que, no momento em que procedemos à apresentação deste projeto, essa proposta de lei do Governo não está em vigor, não está publicada nem promulgada. O que significa que a situação de flagrante ilegalidade que vimos denunciando continua a verificar-se!

Ora, no mesmo dia em que aprovou a legalização da concorrência desleal da UBER e outras multinacionais; no mesmo dia em que ajuda a criar um novo regime de desigualdade e privilégio face ao do sector do táxi, abrindo a porta ao caminho da falência para centenas de pequenos industriais do sector; nesse mesmo dia o CDS apresenta um projeto de resolução em Conferência de Imprensa para a «Modernização do Sector do Táxi», recuperando um conjunto de reivindicações do sector que o CDS, enquanto governo, sempre recusou concretizar.

É face a esta realidade que o PCP retoma para a discussão na Assembleia da República um conjunto de ideias fundamentais para a modernização do sector do táxi, nos mais variados aspetos: modernização no plano tarifário, da frota e dos meios de cobrança.

Modernização ainda no plano laboral, combatendo práticas, velhas de dois séculos, que se vem generalizando e que fazem crescer a exploração e a desregulamentação de horários. Um profissional do sector tem direito a um horário de trabalho, a um salário digno, a uma vida profissional compaginável com a vida familiar. Um sector do táxi no século XXI nunca se poderá chamar a si próprio de moderno sem assegurar a quem nele trabalha o acesso a uma vida digna.

Assim, tendo em consideração o atrás exposto, 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 abaixo assinados do Grupo Parlamentar do Partido Comunista Português, propõem que a Assembleia da República adote a seguinte Resolução:

A Assembleia da República recomenda ao Governo a concretização das seguintes medidas de modernização do sector do Táxi, em conjunto com as organizações representativas do sector:

1. No sistema tarifário:
 - 1.1. Simplificação do regime tarifário, designadamente através da eliminação de suplementos, a exemplo do de bagagem, bem como da redução da bandeirada e da fração de tempo com o correspondente ajustamento da tarifa por quilómetro; e da eliminação da tarifa de serviço à hora (tendo em conta que o taxímetro regista o tempo de utilização);
 - 1.2. Criação da possibilidade, por parte de Câmaras Municipais, em conjugação com o sector, de definição de percursos específicos e respetivas tarifas;
 - 1.3. Regulamentação do acesso e da prestação de serviços nos aeroportos e terminais portuários, com a simplificação de procedimentos e a criação de uma tarifa especial;
 - 1.4. Conclusão do procedimento de criação e implementação de um tarifário duplo para as viaturas com capacidade para mais de quatro lugares, a utilizar em função do efetivo número de passageiros a transportar;
 - 1.5. Definição de incentivo à oferta nas noites de 24, 25 e 31 de dezembro e a 1 de janeiro, garantindo o funcionamento do sector com a criação de uma tarifa especial para o serviço noturno nestes dias;
2. Na modernização e gestão da frota:
 - 2.1. Definição um limite de idade de 10 anos após a primeira matrícula para as viaturas de táxi;
 - 2.2. Análise de mecanismos de apoio à aquisição de táxis elétricos, bem como à instalação de uma rede de pontos de carga destinada ao sector;
 - 2.3. Estabelecimento da obrigatoriedade da localização do taxímetro em cima do tablier ao centro, ou no espelho retrovisor, garantindo total visibilidade para o utente;
 - 2.4. Determinação regulamentar da referência específica da tonalidade (pantone) da cor padrão dos táxis, por forma a evitar conflitos com as entidades fiscalizadoras na interpretação da cor aplicada, analisando por seu turno a eliminação da cor padrão designada “bege-marfim”.
3. Na modernização dos sistemas de pagamento:
 - 3.1. Dotação progressiva de todas as viaturas com meios de pagamento eletrónico;
 - 3.2. Apoio à aplicação de um regime de faturação certificada eletrónica, que inclua automaticamente os elementos identificadores do serviço prestado, início e fim do serviço, quilómetros percorridos e tarifário aplicado.
4. Na legislação e regulamentação do sector:
 - 4.1. Criando a possibilidade legal da suspensão temporária da atividade, sem perda de direitos;
 - 4.2. Analisando e redefinindo o enquadramento dos atuais regimes Táxis Letra A e Letra T, designadamente na sua eventual incorporação numa única tipologia;
 - 4.3. Procedendo à clarificação dos regimes:
 - a) das viaturas de animação turística – tuk-tuk, transfers, etc.;
 - b) do conceito de “viagem turística”, obrigatoriamente composta por dois elementos, viagem e alojamento, combatendo práticas ilegais que têm feito concorrência desleal ao sector do táxi;

- c) de aluguer de viaturas com contrato adicional de condutor, acabando com as facilidades que têm permitido a montagem de sistemas de concorrência desleal ao sector do táxi;
5. Nas relações laborais, em conjugação com as organizações representativas dos trabalhadores do sector:
- 5.1. Clarificando que a exploração das licenças de táxi só pode ser efetuada diretamente pelo seu titular, singular ou coletivo, através do próprio titular ou através da contratação de trabalhadores, impedindo a prática de subaluguer;
 - 5.2. Substituindo o atual e obsoleto sistema de controlo individual dos tempos de trabalho e repouso, através da criação de um cartão único para os motoristas profissionais, obrigatoriamente ativado no início de qualquer atividade profissional no sector do transporte;
 - 5.3. Promovendo a progressiva transformação dos taxímetros incorporando sistemas tecnológicos para a aplicação do disposto nos pontos anteriores.
 - 5.4. Analisando alterações e ajustamentos à formação inicial e à formação contínua, redistribuindo a carga horária prevista para o curso de formação inicial e ações de formação destinadas à renovação do CAP/CMT, incluindo nesta formação uma avaliação final.

Assembleia da República, 27 de abril de 2018

Os Deputados,

BRUNO DIAS; JOÃO OLIVEIRA; JERÓNIMO DE SOUSA; FRANCISCO LOPES; PAULA SANTOS; ANTÓNIO FILIPE; CARLA CRUZ; PAULO SÁ; JOÃO DIAS; MIGUEL TIAGO; ANA MESQUITA; ÂNGELA MOREIRA; DIANA FERREIRA; JORGE MACHADO; RITA RATO