

Sobre o veto do Presidente da República à “Lei da Uber”

O veto e a devolução à Assembleia da República por parte do Presidente da República da chamada “Lei da UBER” - que tinha sido recentemente aprovada por PS, PSD e CDS com o voto contra do PCP - constitui, no nosso entender, uma oportunidade para impedir a aprovação de legislação que abriria a porta à destruição do sector do táxi, introduziria novos e mais gravosos mecanismos de exploração dos trabalhadores, retiraria ao País importantes receitas que passariam a ser canalizadas para o estrangeiro e colocaria o futuro do transporte individual de passageiros nas mãos de multinacionais.

O PCP reafirma que a legislação aprovada por PS, PSD e CDS, e agora vetada pelo Presidente da República, traduz a submissão destes partidos aos interesses das grandes multinacionais e a sua opção pelo abandono e fragilização das micro, pequenas e médias empresas do sector do táxi. Como o PCP na altura sublinhou, a decisão então tomada era tão mais inaceitável quanto já se conheciam, quer os impactos negativos da “legalização” da UBER noutros países, quer o pronunciamento de várias instâncias judiciais que sublinham a concorrência desleal que essa “legalização” provoca.

Este veto não altera, no entanto, uma realidade: há mais de 4 anos que a UBER e outras multinacionais actuam de forma ilegal no País, contando com uma vergonhosa cumplicidade das autoridades. Uma cumplicidade que começou com o anterior governo PSD/CDS mas continuou com o actual Governo do PS e que se traduz no seguinte: o sector do táxi continua a ser regulado, fiscalizado e multado; as multinacionais como a UBER, apesar de ilegais, actuam impunemente em

Portugal. Ao contrário do que se apressaram a dizer, estas multinacionais continuam ilegais, estão proibidas de angariar clientes para táxis ilegais, e só continuam a operar porque contam com a cumplicidade do Governo, dos reguladores do sector e das autoridades policiais.

Com a devolução do diploma à Assembleia da República, abre-se uma nova possibilidade para reapreciar esta legislação. O PCP intervirá neste processo, como interveio antes, apresentando a iniciativas concretas e contributos concretos, designadamente para:

- impedir a existência de um regime paralelo e concorrencial ao do táxi, admitindo apenas que as multinacionais possam intermediar a compra de serviços de táxi no quadro de uma lei do sector do táxi modernizada;

- impedir a existência de dois regimes com regras diferentes para um mesmo serviço e uma mesma profissão, um com preço fixo, outro com preço livre, um exigindo uma determinada formação profissional outro contentando-se com menos, um com contingentes outro sem contingentes;

- reforçar um regime laboral que imponha a existência de contratos de trabalho (sempre que não se trate do próprio detentor da licença) e adopte mecanismos que travem a sobre-exploração da força de trabalho;

- apoiar a modernização do sector do táxi (discussão para a qual daremos um novo contributo concreto no próximo dia 4 de Maio, no debate que se realizará na Assembleia da República - ver verso).

O País não pode estar à mercê das multinacionais, sujeito a alterar as suas leis e regras, para satisfazer os seus interesses. É a pensar nos utentes, no serviço público de transportes e na economia nacional que a introdução de novas tecnologias no transporte individual de passageiros deve ser considerada a par de medidas de melhoria das condições de trabalho e da prestação do serviço.

Há muito que o sector do táxi tem vindo a reivindicar medidas e apoios com vista à sua modernização. Têm sido os sucessivos governos quem têm ignorado as múltiplas propostas, que têm perdido todas as propostas e sugestões num mar de grupos de trabalho e comissões cujas conclusões nunca foram levadas à prática.

Podem contar com o PCP!



Síntese do Projecto de Resolução do PCP sobre a Modernização do Sector do Táxi, que será discutido no dia 4/5/2018.

Sublinhe-se que este debate foi agendado na Assembleia da República antes de se conhecer o veto do Presidente da República à lei da «Uber», pelo que trata essencialmente de aspetos relacionados com o sistema tarifário, com a modernização e gestão da frota, com os sistemas de pagamentos, com as relações laborais e de identificação de aspectos na legislação relacionada com o sector e que necessitam de ser clarificados ou corrigidos.

«Recomenda ao Governo a concretização das seguintes medidas de modernização do sector do Táxi:

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.»

