



Opinião

A nova “Lei da Uber”

Paulo Bandeira
9 Abril 2018

O Direito é hoje reativo. Assim sucedeu com a Uber em Portugal e em outros países e, bem assim, com o AirBnB em vários países.

Tempos houve em que o Direito era prospetivo na sua regulamentação e antecipava regulatoriamente o que seriam as realidades sociais em meses ou anos vindouros. Nos dias de hoje estamos diariamente confrontados com os desafios e as dificuldades que as novas tecnologias e a sua rápida massificação colocam ao Direito. Muitas vezes a sociedade adota tecnologias e práticas que por serem disruptivas colidem e colocam em crise regulamentação existente.

O Direito é hoje reativo. Assim sucedeu com a Uber em Portugal e em outros países e, bem assim, com o AirBnB em vários países.

Vem isto a propósito de o Parlamento ter aprovado em votação final global, no passado dia 23 de março, a lei que regula a atividade de transporte individual e remunerado de passageiros em veículos descaracterizados, com funcionamento a partir de uma plataforma eletrónica (agora denominada TIRPE) tal como a Uber, a Cabify ou a Taxify.

As principais mudanças da lei dizem respeito, essencialmente, aos requisitos impostos aos motoristas, aos preços aplicáveis e aos veículos utilizados.

No que concerne aos motoristas, impõe-se agora que o contrato com a empresa exploradora do serviço revista obrigatoriamente a forma escrita, no que é uma medida de proteção e de clarificação que se aplaude.

Quanto a requisitos, apenas poderão exercer a atividade de motorista os indivíduos que sejam considerados idóneos para o efeito, que comuniquem previamente ao IMT o início da sua atividade e que sejam titulares de carta de condução há mais de três anos. Os motoristas estarão obrigados a frequentar uma formação obrigatória, válida por 5 anos e com uma carga horária de 50 horas. Para além disso, a referida lei proíbe que os motoristas conduzam por mais de dez horas num período de 24 horas, independentemente do número de plataformas nas quais prestem serviço.

Em termos de preços, a maior novidade reside no facto de se colocar um teto à tarifa dinâmica até então aplicada em função da procura, sendo que de agora em diante, o preço habitual só poderá ser multiplicado até ao máximo de duas vezes.

É ainda estipulado que as plataformas terão de disponibilizar um conjunto de informações prévias aos seus utilizadores, nomeadamente, uma fórmula de cálculo do preço, uma estimativa de preço da viagem a realizar e uma proposta de preço fixo

predeterminado, o qual, se for aceite pelo utilizador, passará a ser o valor final a pagar, “independentemente da distância percorrida ou do tempo despendido”.

O aspeto mais controverso desta lei reside, contudo, no facto de sobre a margem cobrada a estes operadores, as empresas terem de pagar ao Estado uma contribuição que oscilará entre os 0,1% e 2% do valor recebido (a pagar mensalmente), contribuição que tem como intuito compensar os custos administrativos de regulação e acompanhamento das respetivas atividades. Trata-se de um tributo de constitucionalidade questionável, considerando as semelhanças desta contribuição com os impostos, enquanto modalidade de tributo com características específicas.

De ressaltar também a limitação a 25% do preço da viagem como valor de comissão a cobrar pelas plataformas aos motoristas. É uma medida de proteção das empresas prestadoras do serviço de transporte frente às plataformas, sem prejuízo, afigura-se de duvidosa legalidade em face da lei da concorrência.

Também os veículos utilizados no âmbito da plataforma se encontram sujeitos a determinadas especificidades. Desde logo, os automóveis devem ter idade inferior a sete anos a contar da data da primeira matrícula e, sem prejuízo dos demais seguros exigidos por lei, devem ter também seguro de responsabilidade civil e acidentes pessoais, que inclua os passageiros transportados e respetivos prejuízos. Os veículos devem ter matrícula nacional e devem circular com um dístico, visível do exterior.

As infrações à regulamentação serão sancionadas com coimas entre os €2.000 e €4.500, no caso das pessoas singulares, ou de €5.000 a €15.000, no caso de pessoas coletivas.

Uma vez promulgada a lei entrará em vigor no primeiro dia do mês seguinte ao da sua publicação, prevendo-se ainda um prazo de 60 a 120 dias para que os vários intervenientes se adaptem ao seu conteúdo.

Paralelamente é esperada uma iniciativa semelhante no setor dos táxis, cuja legislação se encontra desatualizada.



Paulo Bandeira