

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA
DOS AÇORES



COMISSÃO PERMANENTE DE ECONOMIA

RELATÓRIO E PARECER

Projeto de Decreto Legislativo Regional n. 23/XII

“Regime jurídico da atividade de transporte individual e remunerado de passageiros em veículos descaracterizados a partir de plataforma eletrónica na Região Autónoma dos Açores (TVDERAA)”

30 DE DEZEMBRO DE 2021



INTRODUÇÃO

A Comissão Permanente de Economia procedeu à apreciação, relato e emissão de parecer, na sequência do solicitado por Sua Excelência o Presidente da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores, sobre o **Projeto de Decreto Legislativo Regional n.º 23/XII - “Regime jurídico da atividade de transporte individual e remunerado de passageiros em veículos descaracterizados a partir de plataforma eletrónica na Região Autónoma dos Açores (TVDERAA)”**.

ENQUADRAMENTO JURÍDICO

O Projeto de Decreto Legislativo Regional em apreciação foi apresentado pelo Grupo Parlamentar do PS ao abrigo do poder de iniciativa legislativa que decorre da faculdade legal atribuída aos Deputados, nos termos da alínea d) do n.º 1 do artigo 31.º do Estatuto Político-Administrativo da Região Autónoma dos Açores (Lei n.º 39/80, de 5 de agosto, alterada pelas Leis n.ºs 9/87, de 26 de março, 61/98, de 27 de agosto, e 2/2009, de 12 de janeiro), em conjugação com o disposto no artigo 114.º do Regimento da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores (Resolução da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores n.º 15/2003/A, de 26 de novembro, alterada pela Resolução da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores n.º 3/2009/A, de 14 de janeiro).

A iniciativa legislativa em análise cumpre todos os requisitos exigidos pelo artigo 119.º do Regimento, sendo que a respetiva apreciação e emissão de parecer exerce-se ao abrigo do disposto na alínea a) do artigo 42.º e n.º 1 do artigo 123.º, ambos do Regimento.

Considerando a matéria da presente iniciativa, constata-se que a competência para emitir parecer é da Comissão de Economia, nos termos da Resolução da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores n.º 1/2021/A, de 6 de janeiro, alterada pelas Resoluções da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores n.º 49/2021/A, de 11 de agosto, e n.º 52/2021/A, de 25 de outubro, que aprova as competências das comissões especializadas permanentes.



APRECIÇÃO NA GENERALIDADE E ESPECIALIDADE

O presente Projeto de Decreto Legislativo Regional visa – cf. artigo 1.º – estabelecer o regime jurídico da atividade de transporte individual e remunerado de passageiros em veículos descaracterizados a partir de plataforma eletrónica na Região Autónoma dos Açores e o regime jurídico das plataformas eletrónicas que organizam e disponibilizam aos interessados a modalidade de transporte referida no número anterior.

A iniciativa legislativa em análise refere, em sede de exposição de motivos, que “O regime jurídico da atividade de transporte individual e remunerado de passageiros em veículos descaracterizados a partir de plataforma eletrónica está consagrado, no ordenamento jurídico nacional, na Lei n.º 45/2018, de 10 de agosto.

Tal legislação, atenta a inexistência de legislação regional própria e nos termos gerais do Direito, aplica-se integralmente na Região Autónoma dos Açores.

Acontece que a matéria em apreço justifica, plenamente, pelas razões que abaixo aduziremos, que a Região tenha um quadro normativo próprio.

Em primeiro lugar, impõe-se desde logo invocar a natureza arquipelágica dos Açores que não é compatível com um regime jurídico pensado e implementado numa área geograficamente contínua.

Em segundo lugar, o facto dos Açores serem um território com características muito específicas, quer seja em termos de relevo das diferentes ilhas, quer ao nível do clima.

Em terceiro lugar, e interligado com a razão anterior, temos estradas de acesso a locais muito visitados, onde se inclui alguns monumentos naturais, cujos declives e tipo de pavimento, exigem cuidados e formação específica dada a perigosidade das mesmas.

Em quarto lugar, temos infelizmente a constatar o crescimento das taxas de sinistralidade rodoviária registadas nas 9 ilhas dos Açores e que nos últimos anos foi associada ao aumento exponencial do turismo, mormente do galopante aumento de viaturas de aluguer em circulação na Região.



Em quinto e último lugar, ainda que seja muito provavelmente a razão principal na génese da criação de um regime jurídico próprio, temos a obrigação - que impende principalmente sobre todos agentes políticos - de tudo fazer para continuarmos a viver numa sociedade ambientalmente sustentável.

Por outro lado, importa ter presente que foi recentemente noticiado que na Ilha de São Miguel já existe em funcionamento, ainda que de forma residual, a atividade de transporte individual e remunerado de passageiros em veículos descaracterizados a partir de plataforma eletrónica.

Ora, este facto, exige celeridade na ação.

Os Açores têm desenvolvido, nos últimos largos anos, políticas no domínio da área da sustentabilidade ambiental que importa ter presente na arquitetura de qualquer quadro legal de "novas" atividades económicas a operar na Região.

Uma Região com padrões de excelência em termos ambientais, os quais têm vindo a merecer múltiplos reconhecimentos internacionais, tem que tudo fazer para impedir quaisquer retrocessos no percurso até agora trilhado.

É, pois, com o propósito de defender esse bem comum, que se apresenta uma iniciativa legislativa que visa, direta e objetivamente, tomar uma opção política a favor da sustentabilidade ambiental, através da exclusividade do exercício atividade TVDE através de veículos elétricos, e por conseguinte em prol do caminho certo para o futuro dos Açores" (*sic*).

PROCESSO EM ANÁLISE

O presente Projeto de Decreto Legislativo Regional, por incidir sobre legislação do trabalho, foi alvo dos procedimentos relativos ao exercício do direito de participação na elaboração de legislação do trabalho, previstos nos artigos 472.º a 475.º do Código do Trabalho, pelo que esteve em apreciação pública de 16 de maio a 5 de junho de 2021.

A Comissão de Economia deliberou proceder à audição Secretária Regional das Obras Públicas e Comunicações, das Associações de Táxis dos Açores e do único titular de licença Uber dos Açores, bem como solicitar pareceres escritos a todas as plataformas eletrónicas de Portugal e à Associação Nacional de Parceiros de Plataformas Alternativas de Transportes.



As audições da Associação de Profissionais de Táxis de Ponta Delgada, da Associação de Taxistas do Faial e da Central de Táxis de Santa Maria decorreram no dia 1 de julho de 2021, pelas 10h00, 11h00 e 12h00, respetivamente e da Associação de Táxis da Ilha Terceira no dia 25 de outubro de 2021, pelas 16h30.

A audição da APALIT- Associação dos Profissionais de Automóveis Ligeiros da Ilha Terceira não se realizou, uma vez que a mesma não possui atualmente presidente, tendo, no entanto, remetido parecer escrito.

A audição da Secretária Regional das Obras Públicas e Comunicações decorreu no dia 9 de dezembro de 2021, pelas 15h00.

Quanto à audição do único titular de licença Uber dos Açores, bem como à solicitação de pareceres escritos a todas as plataformas eletrónicas de Portugal e à Associação Nacional de Parceiros de Plataformas Alternativas de Transportes, as referidas diligências não foram efetuadas uma vez que não foi possível identificar nem os seus legais representantes nem os respetivos contactos.

- **Audição da Associação de Profissionais de Táxi de Ponta Delgada:**

António Feleja, Presidente da Direção - que veio acompanhado por Márcio Resendes, Tesoureiro e Roberto Resendes, Presidente da Mesa da Assembleia Geral - começou a sua participação com a entrega de um parecer sobre esta matéria, que ficará anexo a este relatório.

Referiu que a Uber não vem trazer nada de novo para os Açores, sobretudo devido à dimensão das ilhas, até porque, segundo o Dirigente, os táxis têm apresentado um bom serviço a quem os procura. Referindo-se ao que podia ser novidade, a plataforma digital, disse que os táxis já têm uma plataforma, a Taxi-Link, a que os clientes estão a aderir e satisfeitos com esta solução.

Acrescentou que aquelas empresas ao virem para os Açores vão estabelecer preços mais atrativos, porque o sector do táxi tem os preços tabelados pelo Governo, não fazendo sentido deixar entrar essas plataformas que vão combater os preços regulamentados pelo próprio Governo. Perguntou, de forma retórica, o que interessa ao Governo, proteger as empresas locais que têm famílias por trás ou deixar entrar essas plataformas que irão levar as receitas para o exterior da Região.



Disse ainda que nos últimos anos o sector tem vindo a perder muito e que essa situação ainda não se alterou este ano, prevendo que esta situação e a entrada de outros operadores irá agravar o estado da frota.

Apresentou diversos exemplos do que poderia acontecer com a concorrência desleal dessas plataformas, acrescentando que o que havia de novidade nessas empresas, os táxis já o têm, ou seja, a plataforma digital.

Referiu que as decisões estavam do lado dos Deputados, mas chamou a atenção para a necessidade de uma reflexão e para a posição do sector que está no documento que foi entregue no início da reunião.

Por fim, disse ainda, que este é um assunto muito importante porque pode estar em causa a sobrevivência do sector nos Açores.

O Deputado Francisco César começou por dizer que este diploma tinha sido feito consultando a Associação presente, acrescentando que existem nesta iniciativa contributos seus.

Disse ainda que a Uber, que já existe nos Açores, e as outras plataformas do género, já têm regime jurídico para trabalhar na Região, ou seja, regem-se pela legislação nacional enquanto não houver legislação específica para a Região Autónoma dos Açores.

Referiu, por outro lado, que essa atividade, ao ser exercida nos Açores, deve ter em conta o impacto económico e ambiental, daí estar neste diploma a obrigatoriedade de serem veículos elétricos, um conjunto de normas muito semelhantes ao sector do táxi, normas de concorrência que não permite que quem estiver num serviço não acumular com outro, ao nível da formação, requisitos muito parecidos com os taxistas e o limite de licenças que podem ser atribuídas, estando fixado em 5% do número de táxis por ilha.

Esta legislação permite que as duas atividades possam conviver com regras mais semelhantes do que acontece no continente, não havendo risco de concorrência excessiva.

O Dirigente concordou com o que foi dito e confirmou que a sua Associação tinha sido ouvida relativamente ao diploma.

Preocupa a Associação uma possível promiscuidade entre um serviço e outro de modo a obter vantagens, por exemplo entre familiares, sugerindo que alguém que tivesse um táxi no seu agregado familiar não pudesse ter o outro serviço, porque, no seu entendimento, vai trazer



complicações e concorrência desleal. Relativamente aos 5%, tem receio que essas plataformas venham, num futuro próximo, a pedir percentagens maiores relativamente ao número de táxis.

O Deputado Francisco César disse que compreendia as preocupações do convidado, mas avançou que pensa que a proibição de ter as duas atividades no mesmo agregado familiar está no limite do que o legislador pode fazer e poderá não ser legal.

Relativamente ao contingente de 5%, o Deputado explicou que isso só poderá ser alterado na Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores, depois de um processo legislativo normal, em que as partes são ouvidas em Comissão.

O Presidente da Direção disse que o preço devia ser regulado para ambas as partes.

O Deputado Carlos Furtado perguntou aos convidados se a atividade “modelo Uber” seria sustentável, depois de colocadas todas as “balizas” anunciadas, nomeadamente com o afastamento dos pequenos investidores que queiram entrar nesse negócio.

O Presidente da Direção disse que quem entra no mercado é que se deve adaptar e sujeitar às regras impostas. Diz que não sabe se é ou será um negócio sustentável, porque está aqui para defender a sobrevivência do sector do táxi.

O Tesoureiro da Direção, Márcio Resendes, acrescentou que as empresas “tipo Uber”, não fazem investimento, não são eles a fazerem investimentos nas viaturas e todas as despesas à volta disso, o que faz com que quem entra neste negócio, porque vê aí uma oportunidade de negócio, não tem a noção do que vai enfrentar. Agora os taxistas, que já estão há muito tempo no mercado, sabem quais as despesas e o que podem fazer para sobreviver, ao mesmo tempo que garantem sempre o serviço, receando que entrem no mercado pessoas que não sabem ao que vêm e façam abanar os pilares do que já está cá montado.

O Deputado António Vasco Viveiros solidarizou-se com o que o sector do táxi tem passado este ano e o ano passado, lembrando que mesmo na altura de grande aumento do turismo, aumentaram também os números de viaturas de aluguer, pelo não sentirem esse crescimento como os hotéis e o alojamento local, só para dar alguns exemplos, devido à concorrência dos rent-a-car.



Disse que o diploma do PS vinha impor algumas regras, questionando se teriam enquadramento legal do ponto de vista da concorrência, achando, no entanto, que esse assunto agora não importava.

Levantou dúvidas quanto à limitação dos 5% e da obrigatoriedade de serem viaturas elétricas, até porque, no seu entendimento, quem entrar neste negócio entra com a sua própria viatura.

Perguntou se não tinham receio, caso esta iniciativa seja aprovada, que mais tarde façam a mesma exigência aos taxistas relativamente às viaturas elétricas.

Perguntou, ainda, se as empresas de táxi concorreram a medidas de apoio como o Apoiar.pt, que apoiava reduções superiores a 25% relativamente à diferença de faturação de 2020 quando comparada com a de 2019, se tinham conhecimento se o processo seria simples e se já receberam esse apoio.

Qui saber, do ponto de vista do alívio de algumas regras, se havia alguma coisa que pudesse ser trabalhada para facilitar a vida dos taxistas, se esta é matéria que esteja em cima da mesa.

Em relação ao Apoiar.pt, o Dirigente disse que tinha conhecimento que muitos já tinham recebido o apoio.

Relativamente ao contingente, disse que concorda, mas por concelho. Lembrou que há contingentes mesmo dentro do sector, lembrando que a Uber não quer saber das outras ilhas, quer só saber de S. Miguel. O contingente é a maneira de os proteger e 5% é um valor adequado, mas por concelho.

O Dirigente reconhece que tem de haver regras neste sector senão pode haver problemas, mas abordou a burocracia que existe para mudar de viatura, que implica estar parado 3 a 4 semanas, porque há um “jogo do empurra” entre a Direção de Serviços de Viação e a Câmara Municipal.

Abordou também a cor padrão, explicando que há muita gente que adquiriu um carro do serviço de táxi e faz serviços ilegalmente e ainda levantou a questão de um taxista que também faz o serviço da Uber, apelando para se resolver estas situações.

Propôs ainda voltar às cores antigas, ou seja, preto e verde, para evitar usos indevidos.



O Deputado Rui Martins quis saber o que corre mal para que os preços da Uber sejam mais baratos do que os táxis. Perguntou, ainda, se o facto de as plataformas terem mais notoriedade também pelos preços mais baixos, se isso poderá promover o emprego com salários mais baixos, ou seja, no lugar de vir enaltecer e dignificar a profissão, traz apenas emprego precário e de baixo rendimento.

Perguntou, ainda, qual a diferença entre a Taxi-Link e a plataforma da Uber e se era mais difícil tratar de uma licença para um táxi ou para a Uber. Relativamente às viaturas elétricas e à ausência de estacionamento com pontos de carregamento, se veem vantagem do ponto de vista energético e ambiental, uma vez que estes veículos vão ter de andar em circulação à procura de clientes pela cidade.

Relativamente aos preços, o Dirigente esclareceu que existe, tal como nas grandes superfícies, um preço mínimo que não podem ultrapassar senão passa a ser concorrência desleal, explicando que a Taxi-Link é uma plataforma igual à da Uber, mudando apenas o preço do serviço devido ao facto do taxista ter de cumprir alguns requisitos que para a Uber não são exigidos e isso implica mais custos para os primeiros, defendendo que se quiserem concorrer tem de ter os mesmos preços, ressalvando que a maioria das pessoas que aderem à Uber trabalham em part-time.

O Deputado Francisco César explicou que essas plataformas não têm base fixa daí não se poder estabelecer os limites por concelho.

Relativamente à exigência das viaturas elétricas, o Deputado esclareceu que é por terem custos de operação 10 vezes menor e reduzido impacto ambiental.

Disse ainda que estava disponível para fazer uma proposta de alteração no sentido de diferenciar as cores dos táxis.

O Deputado Carlos Furtado perguntou se há taxistas que equacionam migrar para as plataformas “tipo Uber”.

O Deputado Rui Martins diz que há um equívoco relativamente à comparação das viaturas dos táxis e da Uber, porque os primeiros estão numa praça e os segundos têm de estar em constante movimento.



O Deputado António Vasco Viveiros diz que existem poucos táxis elétricos, pelo preço e também porque os profissionais vão buscar essas viaturas ao continente a preços mais baixos e em boas condições.

António Feleja afirma que mantém a opinião de que o contingente deve ser por concelho, porque se for por ilha vai ser a desgraça para o sector.

Disse que só pode haver concorrência leal se as condições foram as mesmas para ambos. Relativamente à migração de taxistas para as plataformas, concorda que devem sair alguns dos empregados que veem na Uber uma saída mais fácil e sem grandes exigências, vendo também essa situação como mais um contributo para fragilizar o sector. Acha que as viaturas elétricas têm possibilidade e autonomia para percorrer a cidade.

O Dirigente, usando a experiência da sua vivência na Bermuda, onde esteve emigrado, disse que só se importava coisas que não existiam localmente, dando esse exemplo para demonstrar que havia grande proteção das empresas locais.

- **Audição da Associação de Taxistas do Faial:**

Vitor Santos, Presidente da Associação de Taxistas do Faial, começou por dizer que tinha acompanhado a audição anterior e que, em muitos aspetos, concordava com o seu colega.

Acrescentou que a ilha do Faial tinha apenas 15 mil habitantes e, como tal, a vinda da Uber para a ilha não trazia nenhum benefício. Disse que os seus associados têm, neste momento, cerca de 20 serviços diários, justificando, assim, as enormes dificuldades por que passa o sector devido à pandemia Covid-19. Referiu que existem apenas serviços do porto para o hospital e vice-versa e alguns no aeroporto, fora isso, praticamente não há mais nada.

Disse que o ano 2020 tinha sido muito mau e por isso foi com surpresa que tinham sabido da vontade de trazer a Uber para os Açores e que essa medida iria acabar com a vida dos atuais taxistas.

Segundo o Dirigente, os turistas que procuram estas ilhas vêm à procura da natureza e gostam do serviço de táxi que se dispõe a prestar outros apoios, dando o exemplo da indicação de lugares a visitar, lamentando a perda das cores tradicionais dos táxis, sendo de opinião que se deveria voltar a debater esse assunto.



O Deputado Francisco César começou por dizer que havia uma má interpretação deste diploma, porque o PS não queria a Uber nos Açores, mas deu a conhecer que sendo aplicada a lei nacional em vigor qualquer plataforma pode-se instalar nas ilhas praticamente sem quaisquer regras. Ressalvou que o que se pretende é precisamente o contrário do que tinha sido referido.

O que este diploma pretende é precisamente regular o mercado, porque neste momento se alguém quiser vir para cá apenas tem de fazer o seu registo a nível nacional. Pretende-se equilibrar as regras do táxi com regras para as plataformas.

Não se podendo proibir, o que se pode fazer é regular a atividade porque a última coisa que se quer é que entre uma atividade que seja predadora da outra.

O Dirigente referiu que, de facto, não está muito por dentro deste assunto, mas acrescentou que mesmo assim não vê benefícios na chegada de uma plataforma ao Faial, lembrando que neste dia tinha sido inaugurada a plataforma Taxi-Link, o que demonstra que os profissionais também se vão adaptando às novas tecnologias, sendo esta uma maneira de enfrentar novos desafios. Acrescentou que então se vierem essas plataformas que seja com medidas.

O Deputado Francisco César lembrou que as regras, a título de exemplo, é que não excedesse 5% do contingente dos táxis, que os motoristas têm de ter uma formação muito semelhante à dos taxistas, com taxas legais semelhantes e os veículos obrigatoriamente elétricos. Segundo o Deputado há aqui um conjunto de restrições que torna o sector competitivo, mas não predatório.

O Dirigente Associativo afirmou que tudo deve ser feito com regras, relevando as restrições desta proposta que os vem defender.

O Deputado Rui Martins perguntou se através dos programas de apoio existentes, exemplo do Apoiar.pt, os empresários do Faial, onde se inclui os taxistas, concorreram e se receberam esses apoios e se esses apoios são superiores aos específicos para o sector.

Relativamente ao serviço Taxi-Link, perguntou, caso haja uma boa divulgação nos aeroportos, portos e hotéis, se poderia ser uma forma de inviabilizar a entrada dessas plataformas.

Perguntou ainda se acha bem o cálculo para o número de viaturas dessas plataformas por ilha ou por concelho e em que medida isso poderá afetar e se a percentagem poderia ser menor.



O Dirigente disse que tinha a ideia de que os apoios referentes à quebra de faturação tinham sido pagos.

Relativamente à Taxi-Link, disse que era uma inovação e como tal uma maneira de combater a entrada de outros operadores, porque é um serviço digital de qualidade, reconhecendo que houve pouca formação e que os taxistas estão ainda com muitas dúvidas sobre o seu funcionamento, nomeadamente os mais velhos. Referiu ainda que era importante o Governo disponibilizar apoios para afixar publicidade nos aeroportos e nos portos a promover este novo serviço, sendo esta também uma maneira de ajudar este sector que passa por muitas dificuldades.

- **Audição da Associação de Táxis da Ilha Terceira:**

O Deputado Francisco César começou a sua intervenção apresentando a iniciativa e explicou que as plataformas existentes já podiam atuar nos Açores e que isso poderia acontecer a qualquer momento, sendo essa uma preocupação devido ao facto do sector do táxi ser frágil, ter regras apertadas, nomeadamente nos licenciamentos, concluindo que as regras das plataformas são mais simples, significando isso uma concorrência desleal.

Acrescentou que este assunto deve merecer algum cuidado e pensar-se como se pode adaptar à Região Autónoma dos Açores para que não seja um concorrente do sector do táxi, avançando a obrigação de serem viaturas elétricas, em número fixo (5%) em função da ilha e com restrições, como sejam a cor não poder ser parecida com a dos táxis e vedada a taxistas.

Concluiu dizendo que é necessário proteger a atividade porque está em vigor a legislação nacional.

Jorge Costa, Dirigente da Associação de Táxis da Ilha Terceira, avançou que estas plataformas ainda não estão instaladas na Madeira.

O Deputado Rui Martins disse que não vai ser implementado o serviço das plataformas nos Açores, mas é conhecido que tem procura porque oferecem outro tipo de serviço, dada a notoriedade das plataformas.

Perguntou ao convidado em que medida os táxis estão interessados em dar o salto tecnológico, lembrando a instalação do Taxi-Link que, do ponto de vista do funcionamento, é muito semelhante à Uber.



Em resposta, o Dirigente disse que era necessário ajuda para aquisição de viaturas elétricas e plataformas, dando o exemplo que das ajudas para viaturas elétricas conforme a cilindragem.

Lembrou ainda que um alvará tem um custo, na Terceira, na ordem dos 20 mil euros, e em S. Miguel é de 70 ou 80 mil euros.

Acrescentou que não há necessidade dessas plataformas virem para os Açores porque o mercado é exíguo e além do mais 95% do mercado vai para as rent-a-car, 3% vai para as agências e só o restante vem para os táxis.

- **Audição da Central de Táxis de Santa Maria:**

A Representante da Central de Táxis de Santa Maria, Célia Moreira, começou por dizer que não servia de nada a Uber ir para Santa Maria porque já não havia clientes, nem para os táxis nem para a Uber, concordando que existam regras para eles tal e qual existem para o sector do táxi.

O Deputado Francisco César começou por dizer que esta iniciativa surge porque está em vigor a legislação nacional e como tal qualquer uma das plataformas pode instalar-se em qualquer ilha dos Açores praticamente sem regulação e que não fazia sentido instalarem-se cá sem qualquer tipo de adaptação, porque o mercado dos Açores é um mercado diferente, assim, aproveitando a autonomia dos Açores, esta lei, que não podendo proibir, pode criar algumas regras para um maior equilíbrio entre aquilo que são as obrigações do táxi e das plataformas eletrónicas.

A Representante disse que compreendia o facto de ser necessário impor algumas regras para essas plataformas, porque não é aceitável que cheguem e não façam formação, que levem o preço que querem, entre outras coisas.

O Deputado Francisco César avançou com algumas das obrigações para quem vier para esse mercado, nomeadamente a obrigação de fazer formação, o conjunto semelhante de condições para ser motorista, as condições para operar incluía uma taxa a cobrar pelo Governo, um contingente de 5% do número de táxis por ilha e em termos de veículos seria obrigatório que sejam exclusivamente elétricos. Perguntou quantos taxistas tinha Santa Maria.

A Representante disse que eram 12 os táxis em Santa Maria e reafirmou a necessidade de criar regras para equilibrar a situação com os taxistas.



O Deputado Carlos Furtado perguntou se a entrada de uma unidade Uber em Santa Maria seria prejudicial.

A Representante disse que se fosse só um que não ia fazer grande diferença, porque muitos dos clientes são de idade e não sabem usar as aplicações.

- **Audição da Secretária Regional das Obras Públicas e Comunicações:**

A Secretária Regional começou por dizer que, no que respeita à iniciativa parlamentar do PS, o projeto de Decreto Legislativo Regional tem como objeto:

- o estabelecimento do regime jurídico da atividade de transporte individual e remunerado de passageiros em veículos descaracterizados a partir de plataforma eletrónica na RAA.
- o regime jurídico das plataformas eletrónicas que organizam e disponibilizam aos interessados a já referida modalidade transporte.

Numa perspetiva de estrita colaboração na melhoria do articulado do diploma, gostaria de assinalar o que de positivo tem esta proposta, reconhecendo a pertinência do tema que pretende regular, assim como lacunas a colmatar e alguns aspetos que, no nosso entender, devem ser objeto de nova ponderação.

Reconhecemos que a dimensão de um mercado insular, maioritariamente constituído por ilhas de pequena dimensão, impõe alguma cautela quanto à introdução de novas realidades económicas, de modo a antecipar eventuais consequências ao nível económico-financeiro, bem como social.

Não poderemos, em nossa opinião, também desconsiderar o facto dos táxis serem, até à entrada em vigor da Lei n.º 45/2018, de 10 de agosto, as únicas entidades autorizadas a efetuar o transporte público de aluguer em veículos automóveis ligeiros de passageiros na Região Autónoma dos Açores.

Passando à análise em concreto da proposta de Decreto Legislativo Regional, atendendo que a mesma tem, de algum modo, um objeto coincidente com o disposto na Lei n.º 45/2018, de 10 de agosto, que já é aplicável à RAA desde a sua entrada em vigor (cfr. no n.º 1 do art.º 2.º da Lei que estatui que a “atividade de operador de TVDE é exercida em território português”), somos de opinião que devem ficar consagradas, no âmbito do exercício do poder legislativo regional que assumimos, todas as nossas especificidades quanto ao regime nacional, e de



evitar ou ponderar eventuais repetições ou redundâncias com o já estabelecido na citada lei, que possam conduzir a dúvidas interpretativas que se considera de evitar.

A título de exemplo, os artigos:

- 5.º Idoneidade do motorista
- 7.º Duração da atividade
- 8.º Noção
- 10.º Idoneidade do operador de plataformas eletrónicas
- 11.º Serviços disponibilizados pelas plataformas eletrónicas
- 12.º Deveres gerais dos operadores de plataformas eletrónicas

Tem correspondência nos artigos 11.º, 13.º, 16.º, 18.º, 19.º e 20.º, respetivamente, da Lei n.º 45/2018.

Considera que não faz sentido a criação de um regime autónomo regional nesta matéria, atendendo à necessidade de garantir a equiparação de plataformas, operadores e profissionais dos TVDE em todo o território nacional, sem prejuízo das especificidades regionais e procedimentos específicos a obedecer a nível regional que cumpre salvaguardar.

Tendo como especial atenção o disposto na Lei n.º 45/2018, de 10 de agosto, constatamos a existência de algumas lacunas que consideramos ser oportuno suprir ou que no presente diploma não resultam totalmente clarificadas, face às competências atribuídas ao Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. e ao Conselho Diretivo do Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. (IMT, I.P.), assim como imprecisões no que respeita à fiscalização, matéria contraordenacional e sancionatória, como passarei a expor. Assim, consideramos que deverá ficar claro que:

- a) Todas as competências atribuídas ao Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. (IMT, I.P.) no RJTVDE, consideram-se atribuídas, na Região Autónoma dos Açores, à direção regional competente em matéria de transportes terrestres; b) Todas as competências atribuídas ao Conselho Diretivo do Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. (IMT, I.P.) no RJTVDE, consideram-se atribuídas, na Região Autónoma dos Açores, ao diretor regional competente em matéria de transportes terrestres. c) Sem prescindir das competências previstas e sem



prejuízo da competência de outras entidades, cabe ao Serviço Coordenador dos Transportes Terrestres (SCTT) a supervisão, a fiscalização, o processamento das contraordenações, bem como a aplicação das respetivas coimas e sanções acessórias, previstas nos artigos 23.º a 27.º do RJTVDE, enquanto autoridade administrativa, de supervisão e de fiscalização das atividades de transportes terrestres, que inclui o cumprimento das disposições legais previstas no RJTVDE e no presente diploma.

Quanto à atividade de operador de TVDE na Região, ao contrário do proposto no n.º 7 do artigo 3.º da proposta de Decreto Legislativo Regional, consideramos que a validade da licença para a atividade de operador de TVDE deve ser até 10 anos, com possibilidade de renovação por períodos de 5 anos, à semelhança do que ocorre no continente português e na Região Autónoma da Madeira (e não um período de validade até 5 anos, renovável), já que nos parece que a rentabilidade da atividade poderá ficar prejudicada caso a licença apenas seja válida por período muito reduzido.

Não se compreende, ainda, a restrição imposta pelo n.º 8 do artigo 3.º (impedimento de transmissibilidade da licença) quanto ao operador das plataformas eletrónicas, uma vez que cumpridos os requisitos definidos para a sua atividade nada obsta, em nossa opinião, a que a licença do operador seja transmitida. No que respeita à atividade de motorista de transporte em veículo descaracterizado a partir de plataforma eletrónica na Região, consideramos que deverá ser repensada a restrição imposta pela alínea c) do n.º 2 do artigo 4.º da proposta de diploma, ou seja, o impedimento do exercício, em simultâneo, da atividade de motorista de táxi e de TVDE na Região. Atendendo à evolução do setor a nível de Portugal continental e a verificação de que grande parte os motoristas de TVDE são também motoristas de táxi, não faz sentido, no nosso entender, inibir essa possibilidade, mas antes permitir que os motoristas de táxi encontrem neste novo modelo de negócio uma nova forma de rendimento. Refira-se ainda que de acordo com o n.º 8 do artigo 4.º da proposta de diploma, o curso de formação rodoviária para motoristas na RAA, requisito para a atividade de motorista de TVDE, é dispensado a quem seja titular de certificado de motoristas de táxi na Região, razão pela qual nos parece existir uma contradição neste requisito.

Quanto a este artigo 4.º, atenta a posição já assumida quanto ao âmbito do diploma, parecemos omisso o regime aplicável a situações de renovação de certificados de motoristas de TVDE emitidos pelos IMT, I.P., que no nosso entender, também devem ser passíveis de ser renovados pela Direção Regional competente em matéria de Transportes Terrestres.



Mais acresce referir que deve ficar claro que os motoristas afetos à prestação do serviço de TVDE na Região devem, no exercício da respetiva atividade, fazer-se acompanhar do certificado regional de motorista de TVDE, da guia referida no n.º 9 deste artigo ou do certificado de motorista de táxi.

O artigo 6.º, quanto aos veículos, reproduz quase na íntegra o artigo 12.º da Lei n.º 45/2018, razão pela qual, pelos motivos já expostos, consideramos de ponderar a sua redação ou necessidade.

Acresce referir que quanto à exigência constante do n.º 4 deste artigo, nomeadamente que os veículos sejam 100% elétricos, sem prejuízo de nos merecer toda a compreensão relativamente à necessidade de introdução de políticas que têm subjacentes princípios de sustentabilidade ambiental, não poderá deixar de ser considerado que os veículos elétricos têm um custo muito superior comparativamente com os veículos de combustão tradicionais ou híbridos, o que poderá dificultar o acesso a esta atividade e agravará, de forma inequívoca, a sua rentabilidade.

Acresce que nos parece desproporcional e sem justificação que esta exigência apenas recaia na atividade dos TVDE, quando a legislação é omissa quantos às demais atividades conexas como o táxi, as rent-a-car, etc.

Discorda-se, ainda, da fixação de contingentes por ilha em função de uma percentagem do total de licenciamentos dos transportes públicos de aluguer em veículos automóveis ligeiros de passageiros, vulgo transporte em táxi, prevista no artigo 13.º da proposta de diploma.

Relembra que o Decreto-Lei n.º 251/98, de 11 de agosto, na sua redação atual, que aprova o regime jurídico dos transportes públicos de aluguer em veículos automóveis ligeiros de passageiros, adiante designados por transportes em táxi, no seu artigo 13.º, procede à fixação de contingentes do número de táxis totais, por concelho, os quais podem não corresponder necessariamente ao número de veículos licenciados numa determinada data e num determinado concelho.

Em matéria de contribuição da regulação e supervisão na Região, quanto ao n.º 2 do artigo 16.º da proposta de Decreto Legislativo Regional, consideramos que o valor da contribuição prevista, a fixar por despacho conjunto do membro do Governo Regional responsável pela área das finanças e dos transportes terrestres, deve corresponder a uma percentagem, entre



o mínimo de 0,1 % e o máximo de 2 %, dos valores da taxa de intermediação cobrada pelo operador de plataforma eletrónica nas suas operações realizadas na Região.

Quanto aos números 3 a 8 do artigo 16.º da proposta de Decreto Legislativo Regional, as referências realizadas à Direção Regional com competência em matéria de transportes terrestres, com exceção da competência de fiscalização prevista no n.º 5 que se deve manter, deverão ser feitas para Fundo Regional de Transportes Terrestres, I.P.R.A. (adiante FRTT, I.P.R.A.).

Este entendimento esteira-se na tradição que tem havido quanto à cobrança deste tipo de receitas pelo FRTT, I.P.R.A., assim como à semelhança do já previsto na Resolução n.º 143/2011, de 28 de novembro, que aprova o modelo de afetação das receitas provenientes das coimas por infração rodoviária.

Propõe-se ainda supressão do n.º 9 do artigo 16.º, uma vez que a receita é cobrada pelo FRTT e depois transferida, na proporção respetiva, para a Direção regional com competência em matéria de orçamento e tesouro.

Quanto ao regime sancionatório (artigo 17.º), consideramos mais adequada a remissão genérica para o artigo 25.º da Lei n.º 45/2018, prevendo-se apenas as especificidades do projeto em causa.

Em matéria de Sanções Acessórias e processamento de contraordenações, mais precisamente o artigo 18.º e 19.º, propõe-se a sua revisão, conforme proposta de alteração ao artigo 17.º do projeto, bem como atendendo que, como já dissemos, cabe ao Serviço Coordenador dos Transportes Terrestres (SCTT) a supervisão, a fiscalização, o processamento das contraordenações, bem como a aplicação das respetivas coimas e sanções acessórias, previstas nos artigos 23.º a 27.º do RJTVDE, enquanto autoridade administrativa, de supervisão e de fiscalização das atividades de transportes terrestres, que inclui o cumprimento das disposições legais previstas no RJTVDE e no presente diploma.

Quanto ao produto das coimas, mantendo o que já sucede quanto a demais infrações relacionadas com o Código de Estrada e legislação complementar, consideramos que as receitas provenientes das coimas por contraordenações aplicadas na Região Autónoma dos Açores devem ser cobradas pelo FRTT, I.P.R.A. e revertem em 40% para a Região Autónoma dos Açores e 60% para o Fundo Regional dos Transportes Terrestres, I.P.R.A., sendo-lhes aplicável o disposto nos n.ºs 2 e 3 da Resolução n.º 143/2011, de 28 de novembro.



Em matéria de taxas, também aqui, consideramos que deverá ser revista a redação do artigo 21.º, de forma a prever que:

a) As taxas devidas pelos procedimentos administrativos da competência da direção regional competente em matéria de transportes terrestres previstos no presente diploma são fixadas por despacho conjunto do membro do Governo Regional responsável pela área das finanças e dos transportes terrestres;

b) As receitas provenientes das taxas cobradas na Região Autónoma dos Açores são cobradas pelo FRTT, I.P.R.A. e revertem em:

- 40% para a Região Autónoma dos Açores; e
- 60% para o Fundo Regional dos Transportes Terrestres, I.P.R.A.

Por fim, quanto ao artigo 25.º, Regulamentação, é seu entendimento que a matéria já se encontra prevista no n.º 4 do artigo 24.º do projeto, pelo que o articulado destes normativos deverá ser revisto, sob pena de redundância.

O Deputado Francisco César demonstrou desacordo com algumas considerações da Secretária Regional, acrescentando que o objetivo deste diploma era precisamente criar um enquadramento legal diferente do existente no continente, acrescentando que a Madeira tinha feito uma adaptação e que nos Açores, optou-se por utilizar todas as nossas competências, por três motivos: o primeiro tem a ver com o mercado e o facto da legislação nacional já se aplicar aos Açores, o segundo tem a ver com a nossa orografia e o clima e o terceiro, por questões ambientais, ser preciso criar algumas condicionantes.

Acrescentou que, caso fossem aceites as sugestões da Secretária Regional, poderíamos destruir o sector do táxi e não seria necessário fazer legislação própria, bastava cumprir a que já existe a nível nacional.

A Secretária Regional diz que defende a autonomia, mas é para que os operadores dos Açores possam operar lá fora (continente), caso a legislação fosse diferente isso já não poderá acontecer.

Relativamente à questão de proteger os táxis, disse que em determinadas ilhas aplicar a percentagem só dá um, utilizando o exemplo da ilha das Flores, defendendo que deviam ser



os órgãos próprios a criar zonas e percentagens nessas zonas de modo a não prejudicar os táxis.

No que respeita aos veículos elétricos, a Governante disse que eram bem mais caros e que essa imposição era violenta, pensando que uma medida destas seria mesmo para restringir a vinda das plataformas.

Relativamente à validade das licenças e à sua intransmissibilidade, compreende a preocupação, mas esclarece que as licenças dos táxis são transmissíveis.

O Deputado Francisco César esclareceu a questão da redução do prazo das licenças, justificando com os negócios que o prazo alargado tem originado, para além de existirem, neste momento, licenças que não estão a ser utilizadas. Relativamente ao contingente, disse que este era exatamente para proteger os taxistas, dando o exemplo da Madeira que estabeleceu um contingente de 50, sendo que esta Região tem a população dos Açores e com muito mais táxis. No que se refere aos carros elétricos, explicou que já existem muitos táxis elétricos, adquiridos por volta dos 20 mil euros, sem subsídio.

A Secretária Regional disse que, mediante o número de táxis, o contingente seria de 27 Uber na Região Autónoma dos Açores, dando o exemplo de Ponta Delgada que seriam 7, mas já a Lagoa seria apenas 1, daí defender a atribuição de licenças por zonas.

Relativamente aos carros elétricos, disse que o Governo não queria impor, apenas sugerir essa obrigação.

O Deputado Carlos Furtado perguntou se com a economia da nossa dimensão, criar-se uma legislação parecida com a do continente não possa criar mais constrangimentos à atividade dos taxistas.

A Secretária Regional afirmou que o entendimento do Governo era precisamente igual ao PS, ou seja, este assunto tem de ser regulado de modo a proteger os taxistas, afirmando que não serão mais de 27 autorizados, a maneira de os distribuir pela Região é que pode ser diferente. Disse, ainda, que o PS defende uma legislação própria enquanto o Governo acha melhor a adaptação da legislação nacional.

O Deputado Carlos Furtado afirmou que achava um mau princípio o mesmo operador utilizar os dois serviços porque vai implicar maior investimento e não ganha nada com isso.



O Deputado Pedro Pinto, afirmou que, atualmente, os táxis fazem o transporte dos utentes do Serviço Regional de Saúde, perguntando se esta nova atividade poderá ser abrangida ou enquadrada nesse tipo de transporte.

A Secretária Regional afirmou que essa pergunta deveria ser feita ao Secretário Regional da Saúde e Desporto.

A Comissão de Economia recebeu os seguintes pareceres por escrito:

- Associação dos Profissionais de Automóveis Ligeiros da Ilha Terceira;
- Associação de Profissionais de Táxi de Ponta Delgada.

SÍNTESE DA POSIÇÃO DOS DEPUTADOS

PS: O GP do PS vota favoravelmente a iniciativa e aprova o relatório.

PSD: O GP do PSD aprova o relatório e relativamente à iniciativa abstém-se, com reserva de posição para plenário.

CDS-PP: O GP do CDS-PP dá parecer de abstenção com reserva para plenário e vota favoravelmente o relatório.

CH: Não emiteiu posição.

PPM: Não emiteiu posição.

IL: Não emiteiu posição.

PAN: Não emiteiu posição.

DEPUTADO INDEPENDENTE: Relativamente à iniciativa abstém-se, com reserva de posição para o plenário, e aprova o relatório.

VOTAÇÃO DOS DEPUTADOS



O **Grupo Parlamentar do PS** emite **parecer favorável** relativamente à presente iniciativa.

O **Grupo Parlamentar do PSD** emite **parecer de abstenção, com reserva de posição para o plenário**, relativamente à presente iniciativa.

O **Grupo Parlamentar do CDS-PP** emite **parecer de abstenção, com reserva de posição para o plenário**, relativamente à presente iniciativa.

O **Deputado Independente** emite **parecer de abstenção, com reserva de posição para o plenário**, relativamente à presente iniciativa.

CONCLUSÕES E PARECER

A Comissão Permanente de Economia deliberou, por maioria, com o voto favorável do PS e com as abstenções, com reserva de posição para Plenário, do PSD, do CDS-PP e do Deputado Independente, **dar parecer favorável** ao presente Projeto de Decreto Legislativo Regional.

Graciosa, 30 de dezembro de 2021.

O Relator

(José Ávila)

O presente relatório foi aprovado por unanimidade.

Ao presente relatório encontra-se anexo os pareceres escritos.

O Presidente

(Sérgio Ávila)



ASSOCIAÇÃO DE PROFISSIONAIS DE TAXI
DA CIDADE DE PONTA DELGADA

Em primeiro lugar, pensamos que o mais importante é perceber qual é a distinção entre o serviço prestado pelas plataformas eletrónicas/TVDE e os táxis. Lendo o texto da iniciativa de legislação que nos chegou, prestamos particular atenção ao Artigo 11.º: "Serviços disponibilizados pelas plataformas eletrónicas". Repare-se que na essência do serviço está o transporte de passageiros de porta a porta em veículos ligeiros, e isto é exatamente o que fazem os táxis. O Artigo 11.º refere um conjunto de serviços acessórios que os táxis já usam, fruto da digitalização que temos vindo a implementar, nomeadamente com a plataforma tecnológica Taxi-Link, que equipa já quer os táxis da Associação de Profissionais de Táxi de Ponta Delgada, quer os táxis da Associação de Taxistas da Ilha do Faial. Ou seja, não só não se distingue o serviço essencial de transporte porta a porta em veículo ligeiro feito por um táxi ou por um veículo de TVDE, como também não se distingue nas características acessórias como a simulação de preço numa aplicação para smartphone, na utilização de mapas digitais para acompanhamento em tempo real do trajeto do veículo, ou nos mecanismos transparentes, credíveis e fiáveis de avaliação da qualidade do serviço pelo utilizador, nomeadamente por botão eletrónico de avaliação relativo a cada operação, tal com é referido no Artigo 11.º. Os nossos táxis já prestam estes serviços, nomeadamente através da plataforma Taxi-Link com que trabalhamos, pelo que não percebemos qual a motivação para a distinção entre táxis e veículos de TVDE.

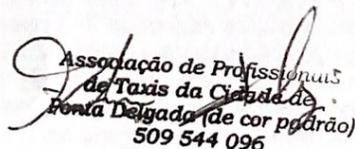
Pensamos que é claro que as plataformas de TVDE não trazem nenhuma revolução tecnológica, pois os nossos táxis já usam aplicações em tudo idênticas. A revolução que trazem é uma revolução laboral, assente em relações de precariedade, sem direitos ou regalias básicas que foram conquistadas ao longo de décadas. E é esta revolução laboral, cuja precariedade e falta de segurança laboral foi ainda mais posta a nu pela pandemia que vivemos, que está a ser posta em causa em todo o mundo e particularmente na União Europeia, com iniciativas legislativas que estão em preparação e que visam forçar a que as plataformas eletrónicas de TVDE assumam modelos laborais compatíveis com uma civilização moderna.

Um aspeto importante onde existiria distinção entre um táxi e um veículo de TVDE seria na questão do preço. Note-se, no entanto, que o preço com que trabalham os táxis é um preço fixado pela lei. Parece-nos que não faz qualquer sentido fixar preços para os serviços dos táxis e permitir a livre definição de tais preços para os veículos de TVDE, quando o serviço prestado é exatamente o mesmo. É claro que as plataformas de TVDE irão usar a nossa restrição de preço fixado pela lei para praticarem preços mais baixos, conseguindo dessa forma uma vantagem competitiva que nos parece totalmente injusta e em franca contradição com as regras de concorrência que devem reger a Economia. Note-se que no Artigo 12.º da iniciativa que nos chegou refere no ponto 4: "O operador de plataforma eletrónica garante uma política de preços compatível com a legislação em matéria de concorrência.", mas todo o histórico de operação destas plataformas em Portugal demonstra inequivocamente que isto não tem sido feito, estando em curso investigações por parte da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes sobre se as plataformas eletrónicas estão a promover "preços predatórios" e se há cartelização no setor. Se esta prática tem o objetivo de eliminar a concorrência entre as diversas plataformas de TVDE que operam no mercado, tem consequências ainda mais graves nos táxis que prestam o mesmo serviço mas sem qualquer liberdade de flutuação de preços.

A iniciativa de legislação refere ainda que os veículos das plataformas de TVDE teriam que ser totalmente elétricos. As nossas Associações partilham das preocupações ecológicas associadas ao transporte de passageiros, particularmente importantes numa região como os Açores, que faz do verde das nossas paisagens um cartão de visita das nossas ilhas. Mas note-se que a ecologia no transporte de passageiros é muito mais do que ter um carro elétrico. É também entender que o transporte massivo em carros ligeiros representa um retrocesso civilizacional enorme. E é isto que tem acontecido em grandes cidades portuguesas, que começaram com um pequeno número de veículos TVDE e que hoje operam com milhares destes veículos, concorrendo com a rede de autocarros ou de metropolitano, fruto de preços incrivelmente baixos e que não capturam as implicações no congestionamento de trânsito ou de transgressões de estacionamento que estas frotas provocam. De que serve os veículos TVDE serem elétricos se o princípio de circulararem em vazio enquanto esperam por outro serviço (note-se que não têm praças de estacionamento como os táxis) tem implicações brutais sobre a eficiência energética de todos os outros carros, que não são elétricos, com quem partilham as estradas?

Não deixamos de notar que a iniciativa legislativa que nos chegou contempla uma limitação de 5% no número de veículos TVDE em relação ao contingente de táxis. Realçamos no entanto que não é isto que acontece em Portugal continental, onde não existe qualquer limite para o número destes veículos, e estamos certos que com o crescimento do número de viagens, fruto apenas da vantagem competitiva na regras de preço que já referimos, estas plataformas pedirão constantemente o crescimento do número de veículos com que operam na Região Autónoma dos Açores. Se o Governo Regional acha que são precisos mais 5% de veículos ligeiros a fazer transporte porta a porta na Região, talvez seja de aumentar o contingente de táxis nesta proporção, mas notamos que isto está em claro contraciclo com o que demonstram os números de viagens que temos feito no último ano e meio.

O turismo vem sendo um pilar cada vez mais importante na Economia dos Açores. E os turistas que nos procuram não procuram os Açores para encontrarem cá o que já têm nas regiões de onde vêm. Procuram-nos pela nossa gastronomia, pelo nosso clima, pelas nossas paisagens, pelas nossas gentes. E os taxistas dos Açores, com os nossos carros caracterizados com a nossa cor padrão e as nossas faixas azuis nas portas, com o profundo conhecimento que temos das ilhas, dos seus lugares, dos seus restaurantes, são parte do que os Açores têm para oferecer e que não se encontra noutros sítios. Ninguém vem aos Açores para andar de Uber. A modernidade faz-se pela preservação e valorização das tradições e riquezas de cada região.


Associação de Profissionais
de Táxis da Cidade de
Ponta Delgada (de cor padrão)
509 544 096



APALIT – Associação dos Profissionais de Automóveis Ligeiros da Ilha Terceira

Exmo. Sr.

Presidente da Comissão Especializada Permanente de Economia
Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores
Rua Marcelino Lima
9901-858 Horta

Praia da Vitória, 15 de Novembro de 2021

Assunto: Audição na Comissão Especializada Permanente de Economia

Projeto de Decreto Legislativo Regional n.º 23/XII (PS) – “Regime Jurídico da atividade de transporte individual e remunerado de passageiros em veículos descaracterizados a partir de plataforma eletrónica na Região Autónoma dos Açores (TVDERAA)”

A Associação Profissionais de Automóveis Ligeiros da Ilha Terceira-APALIT, com sede na Estrada 25 de Abril, 112C, Santa Cruz Praia da Vitória, na sequência da V/ comunicação para audição no âmbito da Comissão Especializada Permanente de Economia, relativamente ao Projeto de Decreto Legislativo Regional n.º 23/XII (PS) – “Regime Jurídico da atividade de transporte individual e remunerado de passageiros em veículos descaracterizados a partir de plataforma eletrónica na Região Autónoma dos Açores (TVDERAA)”, vem pelo presente meio manifestar-se favorável à emanação de um quadro normativo próprio na Região Autónoma dos Açores relativamente a esta matéria, o qual possa salvaguardar as necessidades e características próprias do arquipélago.

Certos de poder contar com a Vossa melhor atenção, apresentamos os melhores cumprimentos.

A Direção

Jorge Areia da Costa



NIPC 512 047 642 – Estrada 25 de Abril, 112 C – 9760-403 Praia da Vitória –

Telefone: 295 513 272 / apalit112@hotmail.com