

Relatório Final

- Petição n.º 490/XII/4.^a
- Petição n.º 518/XII/4.^a

Relator: Paulo Neves (PSD)

Peticionários:

N.º de assinaturas: 5.862

N.º de assinaturas: 10.575

Assunto:

«Interdição de instalação e funcionamento da empresa "UBER" em Portugal e a reapreciação do Regime Legal de Transporte de Doentes não Urgentes.»

«Queremos a UBER.»

I – Nota Prévia

A Petição 490/XII/4^a, promovida por 5.862 peticionários, deu entrada na Assembleia da República no dia 26.03.2015, tendo baixado à Comissão de Economia e Obras Públicas em 27.03.2015.

A Petição 518/XII/4^a, promovida por 10.575 peticionários, deu entrada na Assembleia da República no dia 02.06.2015, tendo baixado à Comissão de Economia e Obras Públicas em 03.06.2015.

Ambas transitaram da XII Legislatura, baixando à Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas em 17.11.2015, sendo nomeado relator o signatário em 25.11.2015.

II – Objecto das Petições

Petição nº 490/XII/4^a – os peticionários pedem a *«interdição da instalação e funcionamento da empresa “UBER” em Portugal e a reapreciação do regime legal do transporte de doentes não urgentes.»*:

I - A instalação efectiva da empresa UBER em Portugal, desde meados do ano de 2014, a qual a coberto de meios electrónicos, desenvolve a actividade remunerada de aluguer de transporte rodoviário em automóveis ligeiros ofende as regras de acesso e exercício da actividade e da concorrência.

O transporte rodoviário em automóveis ligeiros de aluguer em Portugal obedece a um regime de acesso e exercício regulado, com autorização e licenciamento prévios, conforme estipula o Decreto-Lei n.º 251/98, de 11 de Agosto, alterado e republicado pelo Decreto-Lei n.º 41/2003, de 11 de Março e demais legislação complementar. Veículos, motoristas e preços dos serviços são

Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas

objecto de regulamentação específica sem o que não podem enquadrar-se nesta actividade:

- A Portaria 277-A/99, de 15 de Abril alterada e republicada pela Portaria n.º 1318/2001, de 29 de Novembro define as características a que devem obedecer os veículos admitidos a esta actividade;
- A Lei n.º 6/2013, de 22 de Janeiro obriga candidatos a motoristas deste tipo de transporte a formação específica e um conjunto de outras obrigações incluindo exame;
- O Decreto-Lei n.º 297/92, de 31 de Dezembro fixa administrativamente os preços dos serviços.

Alegam ainda que, também nestes termos, deveriam ter exercido a sua competência legal entidades diversas como o Instituto da Mobilidade e Transportes-IMT, Câmaras Municipais e a Autoridade da Concorrência;

Pedem que se faça cumprir a lei determinando o impedimento da instalação e funcionamento da UBER em Portugal e se necessário, da promoção de enquadramento legislativo clarificador;

II – O transporte de doentes, de acordo com a Portaria n.º 260/2014, de 15 de Dezembro - e não Decreto-Lei como refere a Petição -, ao incluir no seu âmbito o transporte de doentes não urgentes, sem o definir e balizar, vai lançar a confusão com o transporte de utentes que circula pelos estabelecimentos de saúde, seja ou não integrado no sistema nacional de saúde.

Por esta razão, pedem a «reabertura do processo de enquadramento do transporte de doentes não urgentes e de simples utentes do serviço nacional de saúde, de forma a clarificar que o serviço em causa não pode ser apropriado por qualquer corporação ou profissão, mas ser efectuado no Âmbito da actividade comum de transporte de pessoas (...).»

Estas situações, consideram, irão prejudicar profissionais e levar ao encerramento empresas do sector, que realizaram investimentos dentro do

enquadramento da lei, com autorização e licenciamento prévios previstos para exercer uma actividade e uma profissão.

Petição nº 518/XIII/4ª – “Queremos a UBER em Portugal”, afirmam os peticionários:

«A mobilidade urbana é um desafio premente nas sociedades modernas. A UBER, uma empresa tecnológica que opera em mais de 300 cidades em 58 países, apresenta uma resposta aos desafios de mobilidade nas cidades portuguesas, estimulando a competitividade, segurança e qualidade no transporte urbano, trazendo preços justos e transparentes, estimulando o cumprimento das obrigações fiscais e criando oportunidades de emprego.»

A UBER reclama oferecer um «serviço competitivo, primando pela qualidade do serviço, do condutor e do veículo, a um preço justo e transparente, que paga impostos nos países onde opera, que cria oportunidades de emprego e que promove o empreendedorismo. Todos os pagamentos são transparentes e rastreáveis, o que contribui para combater a economia paralela e o branqueamento de capitais.»

Pretendem que Governo «regule este sector, proporcionando escolha ao consumidor, e promovendo opções de mobilidade inteligentes que complementem as alternativas de transporte existentes» considerando que constituem um «sério risco» apenas para o monopólio dos táxis».

III – Análise das Petições

As petições cumprem ou supriram posteriormente nos termos da Lei das Petições os requisitos estipulados naquela, nomeadamente os que respeitam a objecto especificado, texto inteligível, e demais requisitos formais e de tramitação, exceção apenas para o caso da Petição n.º 518 em que, não tendo sido a mesma dirigida ao Presidente da Assembleia da República, não cumpre o previsto no n.º 1 do art.º 17 da LdP, não constituindo no entanto nem se verificando contudo qualquer causa para indeferimento liminar nos termos da mesma LdP.



Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas

Consultada a base de dados não foram identificados antecedentes ou a existência de qualquer iniciativa pendente relacionada com as presentes petições.

IV – Diligências efectuadas pela Comissão

No período de funcionamento da ex-Comissão de Economia e Obras Públicas:

- a) Foi remetido em 09.04.2015 um pedido de informação ao Governo no sentido da disponibilização de informação adicional sobre a Petição 490/XII/4ª, ao qual não foi obtida resposta.
- b) Foi remetido em 09.04.2015, um pedido de parecer à Comissão Parlamentar de Saúde, relativamente à 2ª parte da Nota de Admissibilidade elaborada pelos serviços da A.R., referente ao «Transporte de doentes não urgentes», e recebido em resposta a 03.06.2015 de um Parecer desta (em ANEXO).
- c) Realizou-se uma Audiência com representantes da UBER para Portugal em 06.05.2015, a pedido do General Manager da UBER em Portugal, Rui Bento, tendo disponibilizado na ocasião Nota de teor jurídico subscrita pela Sociedade de Advogados Morais Leitão, Galvão Teles e Soares da Silva (em ANEXO).
- d) Realizou-se uma Audição com a ANTRAL-Associação Nacional dos Transportadores Rodoviários em Automóveis em 21.04.2015.
- e) Realizou-se uma Audição com a UBER Portugal em 30.06.2015.

Síntese do Parecer emitido pela Comissão Parlamentar de Saúde sobre a segunda parte da Petição n.º 490/XII/4ª referente ao transporte de doentes, e em particular ao transporte de doentes não urgentes abrangido na Portaria n.º 260/2014, de 15 de Dezembro, e cuja votação em junho de 2015 mereceu os votos favoráveis do PSD, PS, CDS-PP e BE, abstenção do PCP, com a ausência do PEV:

A Lei de Bases da Saúde determina que o transporte de doentes se inclui nas actividades sujeitas a regras próprias e à disciplina e inspecção do Ministério da Saúde, sendo caso disso de outros Ministérios competentes, tendo originado a publicação do Decreto-Lei n.º 38/92, de 28 de Março, o qual veio estabelecer as normas básicas de enquadramento da actividade de transporte de doentes, efectuado por via terrestre,

Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas

como *actividade complementar da prestação de cuidados de saúde*, e determinando a fixação das características específicas dos veículos que podem efectuar o transporte de doentes através de portaria conjunta dos Ministérios da Administração Interna e da Saúde, a qual veio registando desde então e ao longo dos anos um conjunto de alterações.

A Portaria n.º 260/2014, de 28 de Setembro, vem assim conformar a actividade de transporte de doentes emergentes, urgentes e não urgentes, nomeadamente com as regras da norma europeia EN 1789 relativa às ambulâncias, regulamentando ainda a utilização de veículos que permitem o transporte de doentes não urgentes - Veículos Dedicados ao Transporte de Doentes (VDTD) -, actualizando e uniformizando também e de acordo com a legislação europeia, as suas características, e as competências exigidas às suas tripulações.

O VDTD é definido como *'veículo ligeiro, destinado ao transporte de doentes cuja situação clínica não impõe, previsivelmente, a necessidade de cuidados de saúde durante o transporte'* e ainda que estes veículos *'têm de estar afectos exclusivamente à actividade de transporte de doentes'* concluindo que *'o exercício da actividade de transporte de doentes não urgentes depende de autorização e só pode ser iniciado após concessão do respectivo alvará'*.

Acresce a alteração do Regime de *'Veículo de Transporte Simples de Doentes (VTSD)'* determinando que as entidades com pedidos de alvará para transporte de doentes como VTSD possam manter os pedidos com vista à obtenção de alvará para transporte de doentes sem encargos adicionais, devendo contudo *'comprovar o cumprimento de todos os requisitos exigidos no actual regulamento'*, acrescentando que as vistorias efectuadas como VTSD perdem validade, *'podendo ser efectuada nova vistoria com vista a'* classificação como VDTD sem encargos adicionais.'

Já no âmbito do funcionamento da Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas que lhe sucedeu, realizaram-se as seguintes audições:

- a) Audição peticionários dia 25 de Maio de 2016, primeiro subscritor da Petição nº 490/XII/4ª – Pedem a interdição da instalação e funcionamento da empresa “UBER” em Portugal e a reapreciação do regime legal do transporte de doentes não urgentes, a ANTRAL – Associação Nacional dos Transportadores Rodoviários em Automóveis Ligeiros – representados por Florêncio Plácido de Almeida (Presidente) e Abel Marques (Secretário-Geral), tendo sido entregue documento (em ANEXO).

Estiveram presentes: Os Peticionantes Florêncio Plácido de Almeida, Presidente da Antral, e Abel Marques, Secretário-Geral da Antral, bem como os Deputados

Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas

Paulo Neves (PSD), António Cardoso, Luís Moreira Testa e Ricardo Bexiga (PS) e Bruno Dias (PCP).

Os peticionantes alegaram relativamente à UBER que consideram o seu funcionamento ilegal e reclamam que a mesma seja impedida de funcionar nestes termos. Sustentam a sua pretensão nos factos de:

- o Tribunal de Lisboa ter proferido duas sentenças clarificadoras da ilegalidade do transporte de passageiros pela UBER (Em Anexo);
- a AMT ter emitido uma recomendação no sentido da ilegalidade, referindo as conclusões dos dois últimos parágrafos (Em Anexo).

Relativamente ao transporte de doentes não urgentes, consideram que a regulamentação – *que tirou o transporte aos táxis, dando-o a outras corporações subsidiadas* - agravou o problema com o aumento de benefícios (IUC, procedimentos de pagamento e concessão de alvará). Referiram ainda a existência de regime especial vigente na Madeira, onde foi dada permissão especial aos táxis para fazer este transporte de doentes.

O Senhor Deputado Bruno Dias (PCP) interveio, considerando muito útil a nova informação, referindo o agendamento de iniciativa própria para debate em plenário nesta data *“sobre o transporte de passageiros, com o fim de defender o sector do táxi”*, convidando os Peticionantes para assistirem ao mesmo.

O Senhor Deputado Luís Moreira Testa (PS) interveio, informando que o PS tem abertura para todas as iniciativas que respeitem o Estado de Direito, e que pretendem uma solução perene do problema, sublinhando a conveniência de ouvir várias entidades na Comissão, antes de se legislar estavelmente nesta matéria.

O Senhor Deputado Relator Paulo Neves (PSD) pediu que fossem identificadas quais as ilegalidades apontadas à UBER, e quais as melhorias que desejariam para o sector.

Foi respondido pelos peticionantes que as ilegalidades flagrantes da UBER são, não estar licenciada para o transporte de passageiros, os respectivos motoristas não estarem certificados, e não pagarem os mesmos impostos que os táxis;

Atribuem ainda a adesão à UBER à *“grande máquina de marketing que aquela utiliza”*, denunciando alegadas cobranças excessivas pela UBER, sublinhando a necessidade de defender o interesse público que consideram estar desprotegido;

Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas

Quanto às melhorias para o sector, defendem os peticionários que *“têm que ser as empresas a adaptar-se aos regulamentos e não o contrário”*, e manifestam total desacordo a uma *“desregulamentar antes de regulamentar de novo”*;

Consideraram ainda que esta posição da UBER põe em causa a Democracia, que *“ninguém acaba com a ilegalidade”*, e que - por oposição ao que costuma ser dito - existem também táxis de maior de qualidade;

“Não querem acabar com a UBER, querem é trabalhar nas mesmas condições”, e dão o exemplo alternativo de Berlim, onde a UBER só trabalha com táxis;

Manifestaram ainda discordância relativamente à discussão que vai ocorrer nesta data em plenário da Assembleia da República, por considerarem que é prematura, não obstante não discordarem do seu conteúdo concreto e referindo até tê-lo apoiado no passado, afirmando contudo preferir esperar pelas conclusões da discussão do Grupo de Trabalho criado pelo governo há uma semana, sob o lema *“a modernização do setor do transporte público de passageiros em automóvel ligeiro”*, na sequência dos protestos dos taxistas em relação à plataforma Uber.

O Senhor Deputado Ricardo Bexiga (PS) interveio afirmando que *“a regulamentação do sector está desactualizada”*, e que é oportuno regulamentar sem tanta burocracia, alterando-se a legislação do sector com salvaguarda de direitos adquiridos.

O Senhor Deputado António Cardoso (PS) inquiriu sobre o GT, tendo os Peticionantes reiterado a existência de expectativa quanto ao funcionamento do GT, afirmando ser necessário aguardar o fim dos seus trabalhos para se poder tirar conclusões.

O Senhor Deputado Relator Paulo Neves (PSD) perguntou sobre a formação dos motoristas, se tendo em conta a entrada da UBER no mercado, foi alterada a formação que dão aos taxistas, e se a UBER tem parceiros licenciados para o transporte.

Os Peticionantes responderam que os taxistas já têm formação desde 1998, explicando que das 550h iniciais agora só são necessárias 125 horas, mas que há falta de capacidade do IMT a dar resposta aos exames, que o sector tem que evoluir melhorando com formação qualificada e que se houvesse uma comissão de disciplina poderiam controlar situações de faltas graves -casos de cobranças excessivas no aeroporto ou de condução sob efeito de álcool por exemplo-, e que estão a elaborar um projecto nesse sentido;

Responderam ainda que não há viaturas da ‘letra A’ a funcionar pela UBER, que as viaturas de turismo ou de agências de viagem só podem trabalhar nessa

Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas

qualidade, não como táxi, e que *'os rent-a-car'* não podem servir de táxi, lamentando que o IMT não possa reagir;

Interrogam-se ainda sobre quem representa a UBER em Portugal e onde pagam impostos, acrescentando que o Governo em França actuou contra a UBER.

b) Audição dos peticionários, primeiro subscritor, Francisco Maria Teixeira, Petição nº 518/XII/4ª – “Queremos a UBER em Portugal”, dia 2 de Junho de 2016.

Estiveram presentes: O Peticionante Francisco Maria Teixeira, bem como os Deputados Fátima Ramos e Paulo Neves (PSD), António Cardoso e Hugo Costa (PS) e Bruno Dias (PCP).

O Peticionante aludiu a anterior audição no âmbito Petição lançada em Abril de 2015 após decisão judicial contra a UBER, com apoio público muito rápido e já com mais de 12 mil subscritores (audição prévia em 2015-06-30, na Comissão de Economia e Obras Públicas);

Destacou a qualidade do serviço da UBER, que é prático, rápido e fácil de utilizar, com enorme rastreabilidade, descreveu a forma de acesso e utilização dos serviços da UBER que salientou ser especialmente importante nas cidades, e destacou a vantagem da criação de emprego, acrescentando que há várias entidades a pronunciar-se sobre a UBER.

O Senhor Deputado Bruno Dias (PCP) interveio recordando a anterior audição, e enquadrando a atual audição com um Cidadão e não com a UBER, referiu-se à existência actual de outras plataformas, distinguindo a plataforma da UBER que não aceita pagamentos em dinheiro, tendo acesso aos dados dos utilizadores, declarando esperar que seja possível agendar a presente Petição para Plenário, antes de Agosto próximo.

O Senhor Deputado Hugo Costa (PS) interveio referindo que o PS não tem nada contra plataformas electrónicas, mas que tem preocupação com a privacidade dos utentes e em não tratar pessoas do mesmo sector diferentemente, procurando encontrar soluções para todos os envolvidos, sublinhando ainda a importância de se cumprirem as Leis.

O Senhor Deputado António Cardoso (PS) interveio referindo ser utente de outra plataforma – a *'mytáxi'*, e mostrando abertura à inovação, bem como interesse em analisar e acompanhar a situação.

A Senhora Deputada Fátima Ramos (PSD) interveio referindo que o PSD tem uma postura bastante aberta, com salvaguarda da segurança e com protecção das

Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas

peças, não se opondo à modernidade e qualidade, não admitindo irregularidades mas aceitando a introdução de nova legislação para tratar todos os transportadores com equidade.

O Peticionante Francisco Teixeira interveio explicando ter lançado a Petição antes de ser consultor da UBER, referiu-se à decisão do Tribunal da Relação sobre a UBER e à experiência de transporte assegurando que o serviço da Uber é seguro e merece confiança;

Afirmou-se convicto de que a UBER é completamente legal, apesar de alegar não ser jurista, mencionou o facto do debate ter passado do pagamento de impostos por parte da UBER em que se centrou inicialmente para a questão do acesso à profissão, considerou que o Estado tem que facilitar o acesso à profissão e que a existência de concorrência é benéfica.

A Senhora Deputada Fátima Ramos (PSD) interveio afirmando que o PSD considera sempre positivo o diálogo e as iniciativas cívicas, destacou a novidade e qualidade da UBER, mas referiu a existência de algumas discrepâncias, interrogando-se quanto à questão da segurança oferecida pelos condutores da UBER quando comparada com a dos taxistas.

O Peticionante Francisco Teixeira interveio considerando que 100, 150 ou 300 horas de formação dos taxistas não fazem sentido quando a qualidade do serviço via Uber é avaliada em tempo real, e opinou que não é a UBER que tem que sair de cena, mas alguns taxistas que têm que se adaptar às inovações questionando-se ainda sobre a razoabilidade e bondade da atribuição em número muito limitado das licenças de táxi pelas autarquias - que associou à intenção deliberada de favorecimento dos comboios – as quais por essa razão surgem depois à venda em plataformas como a OLX, com valores inflacionados e exorbitantes.

c) Audição do Director Geral da UBER, Rui Bento relativamente à Petição nº 518/XII/4ª – “Queremos a UBER em Portugal”, dia 15 de Junho de 2016.

Estiveram presentes: O Director Geral em Portugal da UBER, Rui Bento, e os Deputados Paulo Neves (PSD), Hugo Costa (PS), Heitor de Sousa (BE) e Bruno Dias (PCP).

O Director Geral em Portugal da UBER, Rui Bento interveio invocando a anterior audição, e propôs-se fazer a apresentação da UBER bem como um ponto da situação sobre a mesma, a qual classificou como sendo uma plataforma de tecnologia nas

Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas

idades, oferecendo uma opção de mobilidade às pessoas nas cidades, estando em Portugal desde 4 de Julho 2014, a operar em 4 segmentos (UBER Black - gama alta, UBER X – mais económico, UBER XL – até 6 pessoas, desde há 1 semana no Algarve, UBER Green – veículos eléctricos, desde há 4 semanas);

Enumerou algumas vantagens da plataforma para os utilizadores, nomeadamente o facto de os pagamentos serem feitos de forma automática por cartão previamente registado, o facto de a segurança ser a 1ª prioridade da UBER, com todas as viagens avaliadas, verificando a UBER os operadores quanto a licenças, seguros e antecedentes de registo criminal (cada 3 meses);

Afirmou que a UBER traz benefícios às cidades, com redução de trânsito, classificando os veículos UBER como menos poluentes, acrescentou que têm mais de mil utilizadores permanentes, aludiu ainda a um estudo da Universidade Católica bem como a sondagem realizada já 2016, muito favoráveis à UBER, e considerou finalmente que uma lei mais moderna deverá trazer mais vantagens aos utilizadores e operadores.

O Senhor Deputado Bruno Dias (PCP) adiantou que já não se põe o problema de a UBER ser uma plataforma tecnológica, mas das condições em que os seus operadores de transporte estão a funcionar, e, citando entrevista de responsável europeu UBER sobre tarifas UBER, perguntou sobre possibilidade de aplicação de tarifa dinâmica para utilizadores, nomeadamente agravada no caso de a carga de bateria do telefone do cliente ser diminuta, sendo a mesma monitorizada pela UBER;

Perguntou também em que jurisdição são armazenados dados sobre passageiros e sobre condutores, explicando as preocupações existentes sobre rastreabilidade dos cartões de crédito dos utilizadores e inquirindo sobre a manutenção do anonimato do utilizador bem como da possibilidade de pagar sem ser por cartão, tendo em conta obrigatoriedade de se aceitar pagamentos em dinheiro, não praticada pela UBER.

O Senhor Deputado Heitor de Sousa (BE) interveio recordando a anterior audição do 1º Peticionante da Petição n.º 518, referindo-se criticamente aos argumentos aí utilizados sobre horas de formação, a qual considerou muito importante, bem como o favorecimento dos comboios na alegada relação com a concessão de poucas licenças de táxi;

Reconheceu à UBER uma perspetiva diferente e alguma pressão benéfica para que os táxis aceitem algumas facilidades, embora no geral considere que o problema é a UBER não querer cumprir mesmas condições que os táxis, e explicou que o número de licenças de táxi depende de decisões camarárias, sublinhou entender que a UBER não queira cumprir a lei actual ao querer liberdade de transporte que os táxis não têm,

Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas

referiu a questão do fornecimento de dados do cartão do utilizador, e sublinhou que a UBER não respeita obrigatoriedade de aceitação de pagamento em dinheiro.

O Senhor Deputado Hugo Costa (PS) interveio referindo já ter recebido o DG da UBER no seu GP, o qual adiantou, nada tem contra inovação, mas exige o cumprimento das Leis, reforçou a ideia já expressa da importância da confidencialidade dos dados, perguntou se consideram justo haver pessoas com direitos diferentes, e terminou dizendo ter esperança nas conclusões do GT do Governo.

O Diretor Geral em Portugal da UBER agradeceu a abertura geral à inovação informando que todos operadores UBER cumprem obrigações para o exercício das suas actividades, cumpre todas as regras europeias e portuguesas, nomeadamente quanto ao uso dos dados utilizados, baseados na UBER BV, na Holanda;

Lembrou que a utilização da UBER é uma opção de livre escolha, que existem outras plataformas algo comparáveis como a 'Booking' para reservar hotéis ou a 'eDreams' para escolher voos de avião, questionou o exclusivo do transporte de táxi nas cidades e a lógica da Lei do Táxi (1940) no tempo presente, e terminou informando que informou que o indicador 'carga de bateria' não é utilizado no cálculo da tarifa a aplicar na Uber.

V - Conclusões e Parecer

Conclusões

1 - A divergência que opõe Uber ao sector do táxi não conhece fronteiras e tem acompanhado a abertura de representações da primeira por todo o mundo, não sendo pois de estranhar que o mesmo tenha também ocorrido no caso de Portugal.

2 - Em suma, o sector do Táxi considera que a Uber presta um serviço de transporte rodoviário em veículos ligeiros de aluguer para o qual não está licenciada e que não cumpre a legislação nacional, enquanto a Uber defende que é uma Plataforma Tecnológica e não uma empresa de transportes, e que está disponível para trabalhar com os operadores do sector e com os legisladores.

3 - O Gabinete do Secretário de Estado Adjunto e do Ambiente informou publicamente em 24 de Fevereiro de 2016 que solicitou informação à Comissão Europeia sobre a UBER e *“sobre os desenvolvimentos que estão em curso,*

Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas

bem como sobre a existência de uma estratégia comum, que permita uma articulação das posições dos diversos Estados-membros" em relação à atividade da Uber."

4 - No quadro do surgimento de novas tendências de empreendedorismo e modelos de negócio impulsionados pelo desenvolvimento do sector das telecomunicações e dos sistemas de informação, a União Europeia optou desde o início por uma abordagem prudente ao tema, ciente do contributo para o crescimento e o emprego que aqueles podem proporcionar, se forem incentivados e desenvolvidos de maneira responsável.

5 - Existe entretanto uma disputa judicial em curso nos Tribunais de Lisboa, devido à diferente interpretação da lei vigente que parece revelar a existência de lacunas face a realidades novas, e que tendo tido início numa providência cautelar, originaram já decisões favoráveis às pretensões do sector do táxi, a que se seguiu entretanto um recurso para o Tribunal da Relação. O recurso interposto pela Uber na sequência da decisão judicial que proibia a sua atividade em Portugal foi considerado "parcialmente procedente".

6 - As entidades administrativas a quem compete em primeira linha o licenciamento e fiscalização do cumprimento da lei aplicável, em concreto a AMT-Autoridade da Mobilidade e dos Transportes, acompanhando a interpretação e decisão inicial do Tribunal de Lisboa pronunciou-se a 5 de Maio através de parecer enviado ao Governo:

«Face à descrição que a Uber faz de si mesma, a Uber é ilegal», para além de estar «em incumprimento da sentença de Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa.» e considera ainda que «A Uber não cumpriu, tanto quanto se tem conhecimento, as medidas cautelares decretadas pelo Tribunal.»

«Cabe à ANTRAL, na qualidade de requerente do procedimento cautelar, desencadear os mecanismos processuais ao seu dispor para executar a sentença proferida pelo Tribunal pondo fim ao incumprimento da Uber.»

Nas palavras do presidente da AMT, na Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas, no dia 11 de Maio de 2016, "Ou acatamos as decisões dos tribunais ou deixamos de ser um Estado de direito", "Ou a legislação muda ou a Uber tem de entrar no quadro legislativo" existente.

Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas

7 - O Governo, através do Despacho n.º 6478/2016 do Secretário de Estado Adjunto e do Ambiente datado de 12 de Maio, e invocando a Lei n.º 4/2004 de 15 de Janeiro que *“Estabelece os princípios e normas a que deve obedecer a organização da administração directa do Estado”*, criou um Grupo de Trabalho para *“modernizar o sector do transporte público de passageiros em automóvel ligeiro”*, o qual deverá apresentar conclusões em Julho e, que por alegada exigência do sector do táxi, não integra representantes da Uber ou congéneres.

8 - No passado dia 2 de Junho a UE divulgou em comunicado Oficial um conjunto de *“Orientações”* que visam *“encorajar os consumidores, as empresas e as autoridades públicas a participar com confiança na designada economia colaborativa”*, evitando uma proibição absoluta destas novas actividades, devendo ser entendida como último recurso”. Encoraja ainda os Estados-Membros *“a examinar e, se for caso disso, a rever a legislação em vigor à luz destas orientações”*, adiantando que vai acompanhar a evolução da regulamentação, dos preços e da qualidade dos serviços, identificando *“eventuais obstáculos ou problemas decorrentes de regulamentações nacionais divergentes ou lacunas em matéria regulamentar”*.

9 - Da parte de todos os Grupos Parlamentares, constatada a propensão para novas tendências de consumo associadas à utilização de novas tecnologias, foi manifestada abertura para analisar e acompanhar este tema, sendo consensual a necessidade de se cumprir e se fazer cumprir a lei.

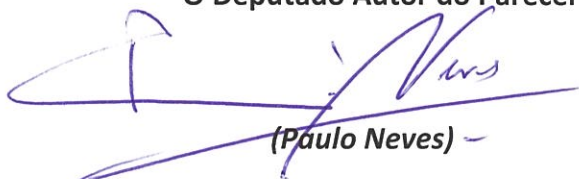
10 - A Lei de Bases da Saúde determina que o transporte de doentes se inclui nas actividades sujeitas a regras próprias e à disciplina e inspecção do Ministério da Saúde e Ministério da Administração Interna, dela resultando a fixação de normas básicas de enquadramento, que a portaria questionada vem regulamentar, conformando a actividade de transporte de doentes emergentes, urgentes e não urgentes, com as regras da norma europeia EN 1789 relativa às ambulâncias, e regulamentando a utilização de veículos que permitem o transporte de doentes não urgentes - VDTD -, actualizando e uniformizando também, e de acordo com a legislação europeia, as suas características, e as competências exigidas às suas tripulações, conforme Parecer da Comissão de Saúde votado sem oposição de qualquer Grupo Parlamentar.

Parecer

- a) O objeto das Petições é claro e está bem especificado, encontrando-se identificados os peticionários e estando preenchidos os demais requisitos formais e de tramitação estabelecidos no artigo 9.º da Lei do Exercício do Direito de Petição;
- b) As presentes petições encontravam-se assinadas respetivamente por 5.862 peticionários, e por 10.575 peticionários quando entregues, pelo que cumprem os requisitos legais para a audição obrigatória dos peticionários, conforme artigo 21.º da Lei do Exercício do Direito de Petição, e, cumulativamente, reúnem os requisitos legais para a apreciação no Plenário vide artigo 24.º da mesma lei.
- c) O presente Relatório deverá ser remetido ao Senhor Presidente da Assembleia da República, nos termos do n.º 8 do artigo 17.º da Lei do Exercício do Direito de Petição.

Palácio de S. Bento, 6 de julho de 2016

O Deputado Autor do Parecer



(Paulo Neves) -

Presidente da Comissão



(Hélder Amaral)