

- REQUERIMENTO**      Número      /      (      .<sup>a</sup>)
- PERGUNTA**      Número      /      (      .<sup>a</sup>)

Expeça - se

Publique - se

O Secretário da Mesa

Assunto:

Destinatário:

**Ex. ma Sr.ª Presidente da Assembleia da República**

A mobilidade é um fator de dinamismo e de fomento de qualquer economia. A economia portuguesa não foge dessa constatação e aí o setor do táxi é extremamente relevante. Daí que os problemas que afetam o setor devam ser adequadamente estudados e ter soluções adequadas. O que não tem acontecido.

Do mesmo modo, outras formas de transporte privado como os serviços que têm sido prestados pela Uber Portugal devem ser alvo de análise e de enquadramento. O que também tarda.

Ou seja, os problemas existem. E o Ministério da Economia tarda em ter soluções para o setor do táxi. E no que concerne aos serviços prestados pela Uber Portugal têm existido contradições entre diferentes entidades sem que nada se resolva.

Enquanto isso, os problemas que afetam os taxistas agravam-se e no que concerne à Uber os processos em Tribunal e as petições junto da AR, de sinal contrário, somam-se.

Não sendo temas de fácil resolução importa, no entanto, que não caiam no esquecimento. E a sua dificuldade não deve ser motivo para que o Ministério da Economia não atue.

Matérias como a rentabilização do setor do táxi têm sido alvo de muitos debates. Propostas como a possibilidade legal de suspensão temporária da atividade ou a paragem de táxis durante um dia por semana são propostas que o setor tem discutido. De igual modo, a problemática associada à utilização de carros fora da sua zona legal de atividade para serviço de transporte normalmente associado a companhias de seguros.

A regulamentação das praças de táxis associadas aos Aeroportos e aos Portos, em especial em Lisboa, e a legislação sobre o transporte de crianças em táxi é algo de que muito se tem falado e onde pouco se tem avançado.

Similarmente, a implementação do SIPOL e os esclarecimentos sobre a utilização de reboque pelos táxis no exercício das suas funções têm sido também assuntos, entre outros, como a publicação de Portarias em falta, a necessitarem de esclarecimentos por parte do Ministério da Economia.

Os serviços prestados pela Uber são também motivo de queixas feitas pelo setor do táxi. E são, ao mesmo tempo, motivo de crítica e apreço por parte de muita gente.

A UBER, criada em 2009, é uma plataforma de tecnologia que, através de uma aplicação para *smartphones*, permite aos seus utilizadores a contratação de um serviço de transporte privado

que, segundo afirmam, não é prestado por esta mas antes intermediado. Também o setor do táxi começa a utilizar aplicações digitais.

A Uber, atualmente, opera em mais de 280 cidades de 55 países por todo o mundo, constituindo um serviço concorrente ao prestado por taxistas e operadores privados. Serviço que tem gerado polémica em muitas zonas do mundo.

De facto, a crescente adesão a esta plataforma e a avaliação positiva dos seus utilizadores, rapidamente levantou o alerta quanto à regulamentação da atividade que presta e sobretudo quanto à sua legalidade.

Sendo a mobilidade um fator de dinamismo e de fomento de qualquer economia nacional, a possibilidade de fomentar, sem prescindir ou prejudicar os diferentes operadores já no terreno que devem ter os seus problemas resolvidos, novas formas de mobilidade deve ser seriamente encarada, não só de um ponto de vista político, mas também de um ponto de vista social e legislativo.

A polémica referente à suspensão da atividade prestada pela UBER e a incerteza quanto ao seu enquadramento legal, apenas agudiza a necessidade de uma resposta política e legislativa ao problema, sendo certo que já existem pareceres jurídicos que consideram a atividade prestada como lícita, englobando-a no conceito de intermediação. No entanto, ao mesmo tempo, há quem entenda que a legislação está a ser violada.

As funções inerentes à UBER são efetivamente as de um mero intermediário entre o utilizador que solicita um serviço e o operador económico que presta esse mesmo serviço, não possuindo qualquer frota automóvel própria. Mas é também claro que tem funcionado como atividade de transporte ainda que se procure negar essa evidência.

É patente a urgência de uma intervenção do Governo nesta questão, seja pela via da legislação e regulamentação, seja pela via da interpretação jurídica do enquadramento legal já existente.

Neste sentido, face à importância da temática, seja ao nível da mobilidade da população, seja ao nível da sustentabilidade económica do setor, venho requerer, através de V. Exa, ao Ministro da Economia, resposta às seguintes questões:

1. Que solução preconiza o Governo para a rentabilização do setor do táxi face aos temas suscitados pelas associações representativas do setor?
2. Qual o ponto de situação no que concerne à regulamentação das praças de táxis associadas aos Aeroportos e aos Portos, em especial em Lisboa, e à legislação sobre o transporte de crianças em táxi?
3. Já prestou o Governo os adequados esclarecimentos sobre todas as outras matérias que têm sido suscitadas pelas associações representativas do setor do táxi?
4. Face a opiniões contraditórias emitidas por serviços da Administração Pública portuguesa, considera o Governo que a atividade empreendida pela UBER Portugal é uma atividade lícita e devidamente regulada de intermediação, como aliás é invocado em pareceres jurídicos já emanados sobre a matéria, ou como também tem sido dito, que a legislação está a ser violada?
5. Em função da necessidade de salvaguardar um mercado concorrencial e de impedir práticas lesivas dessa concorrência, considera o Governo indispensável a regulamentação específica desta atividade, por forma a obviar aos problemas jurídicos que já se registam em Portugal?
6. Se assim for, que procedimentos está o Governo a empreender para efetivar esse enquadramento legal e qual o prazo previsto para a sua divulgação e conseqüente entrada em vigor?

Palácio de São Bento, terça-feira, 23 de Junho de 2015

Deputado(a)s

RUI PAULO FIGUEIREDO(PS)