INSTITUTO DA MOBILIDADE E DOS TRANSPORTES, I.P.

Coordenador do Grupo de Trabalho para a Modernização do Setor de Transporte Público de Passageiros em Automóvel Ligeiro, focado no Setor do Táxi
Despacho nº 6560/2020, de 23/06

RELATÓRIO FINAL

Nº 7, Alínea b) do Despacho nº 6560/2020, de 23/06

Na sequência da criação pelo Governo do GT acima identificado ficaram acordados quais os principais pontos estruturantes da análise setorial a desenvolver. Por iniciativa das Associações representativas do setor (presentes no GT) – ANTRAL e FPT, foram acordados os seguintes pontos:

- **Contingentes** (que tipo de contingentes se pretende, como integrar o táxi no sistema de transporte público, etc.);
- **Digitalização do mercado** (contrato e reservas digitais e respetivas tarifas);
- **Tarifário** e adaptação do mesmo às reformas a introduzir no sector.

Os trabalhos do GT decorreram como previsto tendo sido elaborado Relatório Preliminar a 30/10/2020, vertendo os respetivos anexos (15) as posições transmitidas a essa data pelas entidades representadas no GT.

Na sequência do mesmo, com vista à elaboração do presente relatório e ao cumprimento do previsto no nº 7, alínea b) do Despacho nº 6560/2020, de 23/06 foram realizadas diversas iniciativas, quer através da apresentação de documentação diversa e adicional sobre temáticas pertinentes, quer através de reuniões de trabalho restritas e alargadas.

Neste sentido, o trabalho desenvolveu-se após essa data nas seguintes vertentes:

1. Elaboração de projeto normativo

Com a convicção de que a modernização do setor passa necessariamente por uma atualização e adequação do quadro normativo vigente, assumiu-se a opção de se construir um novo diploma para o setor, em vez de promover mais uma alteração pontual à legislação atual que remonta a 1998 e que já conta com diversas alterações posteriores.

O projeto que visa abranger os três pontos temáticos acima expostos, tem como principais alterações propostas as seguintes:

a) **Reorganização** e atualização das regras de acesso à atividade, clarificando a diferenciação entre o licenciamento do acesso à atividade (Alvará), que cabe ao IMT, e a licença de operação (licença de táxi), que cabe aos municípios. No do acesso à atividade é reintroduzindo o conceito atualizado de idoneidade, como um dos requisitos essenciais para o exercício da atividade de transporte em táxi;

b) **Reformulação** das regras relativas ao acesso e organização do mercado do serviço público de transporte de passageiros em táxi, por forma a enquadrar a possibilidade de uma organização e gestão supramunicipal. Assim, estabelece-se que os Municípios, enquanto autoridades de transportes, podem decidir celebrar acordos, consubstanciados em contratos interadministrativos de delegação e ou partilha de competências, para organização do mercado dos serviços de transporte em táxi, de âmbito intermunicipal;

c) **Estatuição** da necessidade da realização de estudos bianuais, de avaliação dos contingentes fixados, os quais permitirão às autoridades de transporte, tendo em conta os perfis da mobilidade do seu território, decidir, com base em dados objetivos; os ajustamentos necessários entre a oferta e a procura e redefinir as regras para atribuição de licenças de táxi;

d) **Especificação** dos princípios e regras que devem estar subjacentes aos concursos para atribuição de licenças no âmbito dos contingentes, por forma a assegurar a transparência e não discriminação entre operadores, promovendo a qualidade dos serviços, em benefício dos utilizadores /passageiros,

e) **Consideração** de novos modelos de prestação de serviços de transporte em táxi através de reserva, nomeadamente por via digital (plataforma eletrónica/app) na sua especificidade, sobretudo na formação do contrato digital, considerando o mercado da prestação de serviços de transporte de passageiros em veículos ligeiros;

f) **Reformulação** do modelo tarifário, cuja necessidade foi consensual, considerando a nova realidade institucional do ecossistema da mobilidade e dos transportes, no qual o regulador económico independente, a Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT) assume um papel central na formulação das regras e dos princípios tarifários aplicáveis aos transportes públicos de passageiros.

O projeto inicialmente elaborado, foi partilhado com o GT a 14/05/2021 tendo sido objeto de contributos por parte de todos os representantes e discussão em reunião geral de 29/06/2021.

Na sequência desta reunião, considerando a atualização visada no que concerne igualmente aos ***veículos turísticos e isentos de distintivos***, foram realizadas reuniões conjuntas entre o IMT e as estruturas representativas dos Táxis T (9/07/2021), tendo estas remetido contributos escritos: TáxisT Barlavento algarvio, Raditaxis – Cooperativa dos Rádio- Táxis do Porto CRL, Algarve T – Cooperativa de Automóveis de Turismo CRL e Portugal T - Associação Nacional de Industriais de Táxis de Turismo.
Do mesmo e considerando a pertinência de esclarecimentos adicionais sobre a melhor operacionalização da transição identificada no projeto, foram realizadas reuniões intercalares com a ANTRAL e FPT, no sentido de se obter a redação que melhor traduza o pretendido e que ficou vertida no que segue identificado como artigo 27º - *veículos turísticos e isentos de distintivos*.

De salientar a este propósito que a redação assumida no nº 3 do mesmo artigo, não mereceu concordância da parte da ANTRAL, dado a mesma pretender desde já consagrar a obrigatoriedade do uso de taxímetro. Tal possibilidade, configurando a criação de novas obrigações para os operadores, não foi considerada juridicamente sustentável no decurso de período transitório.

Nas referidas reuniões intercalares, foram ainda concertadas soluções para questões mais gerais, de cariz operacional, designadamente no que concerne a questões relacionadas com a suspensão e abandono da atividade, plataformas de serviço de táxi e tarifas progressivas.

Os pontos discutidos ficaram vertidos no texto final do projeto normativo, anexo ao Presente relatório, com os respetivos comentários enquadradores.
O texto final em anexo (**ANEXO 1**), merece a concordância generalizada de todos os representantes, com a exceção da questão supramencionada e ainda as que seguem assinaladas no próprio texto.

2. Atualização da Convenção e Reestruturação do Sistema Tarifário

Sobre esta temática, para além dos contributos inicias já vertidos no Relatório preliminar, as estruturas representativas do setor partilharam no âmbito do GT dois documentos conjuntos:

a) *Atualização da Convenção e Reestruturação do Sistema Tarifário* – em 25/11/2020;
b) *Proposta de Revisão da Convenção e Nota Técnica* – em 05/02/2021

Reconhecendo-se a pertinência de proceder a uma atualização da convenção de preços em vigor, a qual remonta a 2012, ficou definido que esta temática seria alvo de tratamento específico em sede própria. Para melhor dossier seguem os referidos documentos em anexo ao presente **(ANEXOS 2 e 3).**

Neste sentido, esta temática foi ainda objeto de reunião intercalar entre as mesmas estruturas associativas e as Secretarias de Estado do Comércio, Serviços e Defesa do Consumidor e Secretaria de Estado da Mobilidade (em 14/07/2021), tendo ficado acordado o envio por parte das estruturas representativas do setor, de documento complementar para a respetiva ponderação.

No entanto, as questões relativas ao Sistema Tarifário / Preços são reformuladas, nos termos do projeto de diploma (cfr. Artigo 20.º e n.º 3 do Artigo 44.º).
Assim:

- ✓ Nos termos do Artigo 20.º do Projeto (Regime Tarifário) os serviços públicos de transporte de passageiros estão sujeitos a um regime de tarifas, a definir pela AMT, através de Regulamento que estabelecerá as regras gerais de formação dos preços, a aprovar no prazo de um ano após a entrada em vigor do diploma (*cfr.* n.º 1, in fine do Artigo 44.º);
- ✓ As Autoridades de Transportes (Municípios, CIM, AM), que adquirem nos termos do diploma competências tarifárias próprias nesta matéria (*cfr.* al. a) do Artigo 2.º) podem fixar tarifas específicas aplicáveis ao seu território, respeitando as regras e os princípios gerais constantes do Regulamento AMT;
- ✓ Essas "tarifas específicas" são elencadas, de forma não exaustiva, no n.º 3 do Artigo 20.º e incluem tarifas a percurso, tarifas intermunicipais (em caso de acordo entre ATs), tarifas específicas (polos geradores de mobilidade, sazonais, datas específicas), tarifas incluídas em

"pacotes de viagem" combinados com títulos mensais (transporte coletivo/mobilidade partilhada) e, ainda, tarifas progressivas;

- ✓ Nos termos do Artigo 44.º (regime transitório) a legislação específica relativa a tarifas e a Convenção de Preços (gerida pela DGAE) mantêm-se em vigor até que sejam substituídos por novos regulamentos;
- ✓ No entanto, desde já (ou seja, a partir da data de entrada em vigor do diploma), as Autoridades de Transporte podem, com base na legislação em vigor a na Convenção de Preços, propor algumas das tarifas específicas mencionadas no Artigo 20.º e que têm base nos normativos em vigor (tarifas a percurso, tarifas específicas relativas a grandes polos geradores de mobilidade e "pacotes de viagens" integrados com títulos mensais de TC de passageiros).

3. Proposta de outros temas a tratar no grupo de trabalho

Em complemento aos pontos inicialmente identificados como centrais, *à modernização do setor do transporte público de passageiros em automóvel ligeiro focado no setor do táxi,* foi partilhado pela ANTRAL e FPT documento conjunto supra designado (**ANEXO 4**), sobre cuja previsão cumpre transmitir ponto de situação à presente data:

3.1 Eliminação das limitações à prestação de serviços em táxi

a) Transporte de crianças

Reiteram as estruturas a necessidade de concluir o processo de alteração da legislação sobre o transporte de crianças em táxi.

Sobre este ponto é relevante salientar que, em paralelo ao trabalho deste GT foi desenvolvida pelo IMT iniciativa no sentido de atualizar a legislação referida. O projeto final, encontra-se em fase de revisão, para apresentação às Tutelas e subsequente audição pública.

b) Transporte de doentes não acamados

Pretendem as estruturas representativas, promover a alteração da situação prevista na atual legislação dos veículos de transporte simples de doentes (VTSD), repondo a possibilidade de estabelecer contratos com os táxis para efetuar esse transporte.

Na sequência de diligências efetuadas, a coordenação do GT obteve (em 5/11/2021) o seguinte esclarecimento por parte do INEM, entidade responsável:

Nos termos conjugados do Decreto-Lei n.º 34/2012 de 14-02, que define a orgânica do INEM, com o Regulamento de Transporte de Doentes (RTD), o INEM assume um conjunto de responsabilidades que se restringem à área de regulação técnica da atividade de transporte de doentes, nomeadamente ao licenciamento e à fiscalização;

A definição estratégica, e de regulação, na área económica e financeira, nomeadamente no que se refere à aquisição de transporte de doente não urgente pelo Serviço Nacional de Saúde, não é da competência do INEM e tem sido analisada pela tutela da saúde;

Os requisitos técnicos da atividade de transporte de doentes estão determinados no RTD, onde se define «Doente» como*: "pessoa que, no âmbito da prestação de cuidados de saúde, requer, durante o transporte, recursos humanos, veículo e equipamento adequados ao seu estado ou condição;". Deste modo, consideramos que poderá estar inviabilizado o transporte de doentes por outros veículos que não os dedicados a esta atividade.*

Entende-se, assim, não estar vedada a possibilidade de maior discussão do tema, em fórum próprio e com envolvimento das partes interessadas. O que decorrerá já fora do âmbito do presente GT.

3.2 – Condicionantes da Oferta de Serviço de Táxi

a) **Revisão da Portaria 277-A/99,** que estabelece as condições que devem cumprir as viaturas afetas ao serviço de táxi.

Registou-se a pertinência do solicitado ficando de se ponderar trabalhos neste domínio, fora do âmbito do presente GT.

b) Propriedade da viatura e "desmaterialização" da licença

O projeto em anexo prevê já em diversos artigos, a transição para a mencionada desmaterialização, não obstando trabalhos subsequentes, mais específicos nestas matérias, fora do âmbito do presente GT.

3.3 – Condições de trabalho

a) Livrete individual de controlo (tempos de trabalho e repouso)

Sobre a necessidade de alteração da legislação nesta matéria cumpre registar que em paralelo ao trabalho deste GT foi acompanhada pelo IMT iniciativa do MTSSS no sentido da referida alteração. O projeto final foi concluído em setembro 2021. Aguarda-se publicação.

b) Formação

Registou-se a pertinência da revisão da atual estrutura dos cursos de formação de motoristas de táxi, a qual deverá ocorrer na sequência da publicação do projeto em anexo, eventualmente em GT restrito constituído especificamente para o efeito.

3.4 – Fiscalidade

a) IUC

No que concerne à necessidade identificada de desburocratizar o reconhecimento da isenção em sede de IUC, cumpre registar que estão já em curso procedimentos práticos entre a AT/AMA/IMT com vista a testes de ligação, que vão permitir ultrapassar o constrangimento identificado.

3.5 – Descarbonização

No quadro deste Grupo de Trabalho importaria avaliar os obstáculos à eletrificação do parque e elencar as medidas necessárias à preparação de um plano efetivo de descarbonização da atividade táxi.

Cumpre registar a este propósito a colaboração com o Fundo para o Serviço Público de Transportes (FSPT), que culminou na publicação de dois avisos para abertura de candidaturas para concretização dos objetivos mencionados: AVISO FSPT 1/2021 - APOIO À DESCARBONIZAÇÃO DA FROTA DE TÁXIS em março e AVISO FSPT 2/2021 - APOIO À DIGITALIZAÇÃO DO SETOR DO TÁXI em abril.

3.6 – Poderes de Regulação

a) Licenciamento de atividades de transportes em viaturas ligeiras/introdução temporária de escalas de serviço/regulamentação da prestação de serviço de táxi em aeroportos e outros locais relevantes

No âmbito do projeto normativo apresentado é dada maior liberdade para a implementação de soluções específicas de funcionamento do setor do táxi, cabendo às Autoridades de Transportes a regulamentação destas matérias. Trata-se, assim, de matéria a desenvolver ulteriormente com as autoridades de transporte.

3.7 - Impacto COVID-19

Pretende-se a extensão da idade máxima dos veículos fixada na atual Portaria 294/2018, de 31/10. Registou-se a pertinência do solicitado neste ponto, cuja ponderação terá que ser efetuada em sede própria, de forma análoga à solução recentemente publicada para o transporte coletivo de crianças (TCC).

3.8 - Colocação de taxímetros

Questão solucionada no presente projeto, com redação concertada no artigo 11º.

3.9 - Promoção da Utilização do Serviço de Táxi

Propôs-se o debate sobre medidas concretas de promoção do serviço público do transporte em táxi, valorizando a flexibilidade, a proximidade, a confiança, a segurança, a garantia de disponibilidade e a inovação. No ultimo encontro nacional das autoridades de transportes, promovido em 15/12/2020 pelo GTAT, foi já enquadrado o setor do táxi na discussão sobre os desafios do transporte público, naquele que se crê seja um de muitos eventos a replicar.

3.10 Regulamentação das Viaturas letras T e A/ Lei nº 35/2016 (6ª alt. ao DL 251/98)

Questão solucionada no presente projeto, com redação concertada nos artigos 28º e 44º.

Após a reunião geral de 19/11/2021, cuja ata segue anexa ao presente Relatório, foram efetuadas algumas alterações ao projeto - Preâmbulo, art.º 3º (comentário); art.º 5º/5; art.º 6/2/b), 14º/4, 18ºa), 25º/1, 30º/3, 31º/2, 32º/2 (palavra); 33º (epígrafe) e 44º/3,

Tendo sido o mesmo sido remetido ao GT Geral, a 22/11/2021 para pronúncia final e assinatura.

Na sequência deste envio e tendo em conta as pronúncias ainda recebidas, foi elaborada adenda à Ata mencionada, a qual segue igualmente em anexo ao presente Relatório.

O projeto normativo em anexo é o que resulta da versão de 22/11/2021 acima mencionada.

Lisboa, 06/12/2021

Reuniões conjuntas 2ª fase: 29/06/2021; 19/11/2021

Entidades/representantes presentes (todas as indicadas no Despacho nº Despacho nº 6560/2020, de 23/06)

ANEXOS

ANEXO 1 - Projeto Normativo
ANEXO 2 – Documento conjunto ANTRAL/FPT - *Atualização da Convenção e Reestruturação do Sistema Tarifário*
ANEXO 3 - Documento conjunto ANTRAL/FPT - *Proposta de Revisão da Convenção e Nota Técnica*
ANEXO 4 - Documento conjunto ANTRAL/FPT – *Proposta de outros temas a tratar no grupo de trabalho*
ANEXO 5 – Ata da reunião de 19/11/2021
ANEXO 6 - Adenda a ATA da reunião de 19/11/2021, datada de 6/12/2021

A Coordenação do GTTaxis2020

Instituto da Mobilidade e Transportes, IP

VERA LÚCIA JORGE GAIOLA
Assinado de forma digital por VERA LÚCIA JORGE GAIOLA
Dados: 2021.12.10 15:24:51 Z

(Dr.ª Vera Gaiola)

Representante do Gabinete do Sec. Estado do Comércio, Serviços e Defesa do Consumidor (Gab. SECSDC)

João André Reigota Gomes
Assinado de forma digital por João André Reigota Gomes
Dados: 2021.12.10 12:16:07 Z

(Dr. André Gomes)

INSTITUTO DA MOBILIDADE E DOS TRANSPORTES, I.P.

Coordenador do Grupo de Trabalho para a Modernização do Setor de Transporte Público de Passageiros em Automóvel Ligeiro, focado no Setor do Táxi
Despacho nº 6560/2020, de 23/06

Representante do Gabinete da Secretária de Estado do Turismo (Gab. SET)

(Dr.ª Fátima Cortes)

Representante do Gabinete do Secretário de Estado da Mobilidade (Gab. SEM)

(Engª Olinda Pereira)

Representante Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT)

(Drª. Ana Miranda)

Representante da Direção-Geral das Atividades económicas (DGAE)

Assinado por : **Maria Clotilde Freitas da Silva Cavaco de Aguiar Pedro**
Num. de Identificação: 02338017
Data: 2021.12.09 17:15:15+00'00'

CHAVE MÓVEL

(Arqtª. Clotilde Cavaco)

Representante da Direção-Geral do Consumidor (DGC)

Assinado por : **ANDRÉ FILIPE DOS SANTOS SILVA**
Num. de Identificação: 12328034
Data: 2021.12.09 16:38:40+00'00'

CHAVE MÓVEL

(Dr. André Silva)

Representante da Associação Nacional de Municípios Portugueses (ANMP)

ROGÉRIO CONCEIÇÃO BACALHAU COELHO

Assinado de forma digital por ROGÉRIO CONCEIÇÃO BACALHAU COELHO
Dados: 2021.12.07 11:43:05 Z

(Dr. Rogério Bacalhau)

INSTITUTO DA MOBILIDADE E DOS TRANSPORTES, I.P.

Coordenador do Grupo de Trabalho para a Modernização do Setor de Transporte Público de Passageiros em Automóvel Ligeiro, focado no Setor do Táxi
Despacho nº 6560/2020, de 23/06

Representante da Área Metropolitana de Lisboa/TML (AML/TML)

(Dr.ª Anabela Fernandes)

Representante da Área Metropolitana do Porto (AMP)

Assinado por : **JORGE MIGUEL BARBOT ROQUETTE VASCONCELOS MACHADO DE SOUSA BARBEIRO**
Num. de Identificação: 10039228
Data: 2021.12.09 15:19:03+00'00'

CARTÃO DE CIDADÃO

Representante da Comunidade Intermunicipal do Algarve (AMAL)

Assinado por : **CRISTINA DOS RAMOS SIMÃO GODINHO**
Num. de Identificação: BI124835945

(Dr.ª Cristina Godinho)

Representante da Associação Nacional de Transportadores Rodoviários em Automóveis Ligeiros (ANTRAL)

Assinado por : **FLORÊNCIO PLÁCIDO DE ALMEIDA**
Num. de Identificação: 01542406
Data: 2021.12.09 11:47:24+00'00'

(Florêncio Plácido de Almeida -

CARTÃO DE CIDADÃO

Federação Portuguesa do Táxi

(Carlos Ramos - Presidente)

Assinado por : **JOSÉ DOMINGOS DE OLIVEIRA PEREIRA**
Num. de Identificação: 05509136
Data: 2021.12.09 11:52:13+00'00'

CARTÃO DE CIDADÃO

Novo Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros em Táxi

A experiência colhida na aplicação do regime jurídico relativo aos transportes de aluguer em veículos automóveis ligeiros de passageiros, veio demonstrar a necessidade da sua revisão, visando sobretudo a melhoria de qualidade a que deve obedecer a prestação destes serviços.

O setor da mobilidade e dos transportes urbanos tem sido objeto de desenvolvimentos tecnológicos e organizacionais que, abrindo novas perspetivas, materializam opções variadas, assistindo-se a uma multiplicação de novas formas de prestação de serviços de mobilidade e transportes, com adesão expressiva por parte dos utilizadores. Por outro lado, o setor continua a ser solicitado como garante de estratégias e políticas públicas que fomentem uma mobilidade mais eficiente, inclusiva e sustentável.

O Governo reconheceu as alterações climáticas como um dos desafios estratégicos da sua ação governativa, assumindo o compromisso de reduzir as emissões de gases com efeito de estufa (GEE) no setor dos transportes em 40 % até 2030, em alinhamento com a trajetória do Roteiro para a Neutralidade Carbónica 2050, aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 107/2019, de 1 de julho.

Este desafio implica uma alteração dos padrões de mobilidade da população a favor do transporte público e de uma mobilidade mais sustentável, apoiada na promoção da mobilidade elétrica e da mobilidade partilhada e ativa.

A modernização do setor do táxi faz, assim, parte da estratégia de melhoria do transporte público em Portugal e de promoção de um conceito de mobilidade sustentável, quer na perspetiva de descarbonização das cidades, quer ao nível da operacionalização de soluções de transporte em regiões de baixa procura, enquanto garante da acessibilidade de populações mais isoladas.

A importância do setor do táxi para a estratégia de melhoria da mobilidade torna premente a promoção de reformas que permitam uma efetiva modernização do setor que responda às necessidades dos consumidores e da sociedade, aos desenvolvimentos tecnológicos e organizacionais e aos desafios ambientais das alterações climáticas e descarbonização.

Neste sentido, o Governo tem mantido um diálogo profícuo com os atores do setor, com o intuito de criar melhores condições para a sua modernização, diálogo esse materializado na constituição de um Grupo de Trabalho coordenado pelo Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I. P, constituído pelo Despacho n.º 6560/2020, de 23 de junho de 2020, e cuja missão passou por ponderar todo um conjunto de medidas focadas na modernização do setor relacionadas com três temas estruturantes: a) acesso ao mercado e respetiva organização, incluindo a reflexão sobre a flexibilização das atuais restrições territoriais (geográficas) e quantitativas (contingentes), b) digitalização dos serviços prestados, numa perspetiva de efetiva modernização setorial, tendo em conta o bem-estar do utilizador/passageiro e, ainda, c) a reflexão sobre a revisão e simplificação do modelo tarifário e sua adaptação do novo contexto institucional do setor da mobilidade e dos transportes.

Assim, o presente diploma:

Reafirma que o transporte de passageiros em táxi é um serviço público, caracterizado pela sua universalidade e disponibilidade, com especial ênfase nos territórios de baixa procura, onde o táxi surge como elemento essencial para a conetividade das populações.

Reorganiza e atualiza as regras de acesso à atividade, através de licenciamento, titulado por alvará, reintroduzindo o conceito atualizado de idoneidade, como um dos requisitos essenciais para o exercício da atividade de transporte em táxi.

Reformula as regras relativas ao acesso e organização do mercado do serviço público de transporte de passageiros em táxi, deixando claro a exclusão do seu âmbito, dos veículos que circulam ao serviço de agências de viagens e turismo e de empresas de animação turística, estes abrangidos por legislação própria em vigor;

Assumindo as competências originárias dos Municípios no que respeita à definição da oferta – fixação e gestão dos contingentes - bem como na gestão do espaço público, incluindo políticas de estacionamento (praças de táxi), reconhece que existem razões que determinam o alargamento do mercado dos serviços públicos de transporte em táxi, que, em muitos casos, não devem ficar confinados aos limites concelhios.

Tendo em conta o modelo já estabelecido para a organização de outros segmentos do mercado do transporte público de passageiros – do qual o táxi é uma componente essencial – considera que os Municípios, enquanto autoridades de transportes, podem decidir celebrar acordos, consubstanciados em contratos interadministrativos de delegação e ou partilha de competências, para organização do mercado dos serviços de transporte em táxi, de âmbito

intermunicipal. A nova organização geográfica, de âmbito mais alargado, permite ainda que as autoridades de transportes, na sequência da realização de estudos sobre os perfis da mobilidade nos seus territórios, possam decidir, com base em dados objetivos os ajustamentos necessários entre a oferta e a procura e redefinir as regras para atribuição de licenças, no âmbito de contingentes que podem ser geridos à escala intermunicipal. Os concursos para atribuição de licenças no âmbito desses contingentes devem obedecer aos princípios da igualdade, transparência e não discriminação entre operadores, promovendo a qualidade dos serviços, em benefício dos utilizadores/passageiros.

De referir, ainda, que as matérias relativas aos novos modelos de prestação de serviços de transporte em táxi através de reserva, nomeadamente por via digital (plataforma eletrónica ou *app*), foram considerados na sua especificidade, sobretudo na formação do contrato digital, considerando o mercado da prestação de serviços de transporte de passageiros em veículos ligeiros.

No que respeita ao modelo tarifário, foi consensual a necessidade da sua reformulação, considerando a nova realidade institucional do ecossistema da mobilidade e dos transportes, no qual o regulador económico independente, a Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT) assume um papel central na formulação das regras e dos princípios tarifários aplicáveis aos transportes públicos de passageiros.

Foi promovida a audição dos órgãos de governo próprio das Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira, da Autoridade da Mobilidade e Transportes, da Associação Nacional de Municípios Portugueses, da Federação Portuguesa do Táxi e da Associação Nacional dos Transportes Rodoviários em Automóveis Ligeiros.

Após ultima reunião geral do GT e demais diligências

Foi prestado o seguinte esclarecimento:

O comentário da ANTRAL sobre o preâmbulo, relaciona-se com o equilíbrio jus concorrencial com o setor TVDE. Sem desconsiderar este ponto (a ser considerado em sede própria, tanto neste diploma e respetiva regulamentação, como na revisão do Regime Jurídico TVDE), a referência que consta do Preâmbulo é correta, do ponto de vista técnico.

Pelo que se mantém a redação proposta.

Assim:

Nos termos .... da Constituição, ... decreta o seguinte:

CAPÍTULO I

Disposições gerais

Artigo 1.º

Âmbito

O presente diploma estabelece o regime jurídico do serviço público do transporte de passageiros em veículos ligeiros, adiante designados por transportes em táxi.

Artigo 2.º

Definições

Para efeitos do presente diploma considera-se:

a) «Autoridade de transportes», qualquer autoridade pública com atribuições e competências em matéria de organização, exploração, atribuição, investimento, financiamento e fiscalização do serviço público de transporte de passageiros em táxi, com o poder de estabelecer tarifários específicos, numa determinada zona geográfica de nível local, regional ou nacional, ou qualquer entidade pública por aquela investida dessas atribuições e competências, de acordo com o Regime Jurídico de Transporte de Passageiros, aprovado pela Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, na sua redação atual, incluindo Municípios, Comunidades Intermunicipais e Áreas Metropolitanas;

b) «Acordo», o contrato interadministrativo celebrado entre autoridades de transportes, ou entre autoridades de transportes e outras entidades públicas ou do setor empresarial local que prossigam fins públicos de mobilidade e transporte por delegação ou partilha, total ou parcial, de competências para a organização e gestão do serviço público de transporte em táxi;

c) «Contingente», o número de táxis fixado pelas autoridades de transportes para o respetivo território, sem prejuízo de celebração de acordos;

d) «Operador de táxi», a empresa, incluindo empresários em nome individual, cooperativas e estabelecimentos individuais de responsabilidade limitada, habilitada com alvará para o exercício da atividade de transportador em táxi;

e) «Plataforma de serviços de táxi», a infraestrutura que disponibiliza um serviço de intermediação entre utilizadores e operadores de táxi aderentes à mesma, na sequência de reserva efetuada pelo utilizador, no respeito do regime previsto no presente diploma, por via digital ou através de central telefónica;

f) «Táxi», o veículo automóvel ligeiro de passageiros afeto ao transporte público, equipado com aparelho de medição de tempo e distância (taxímetro) e com distintivos próprios, bem como os veículos isentos de distintivo;

g) «Transporte em táxi», o serviço público de transporte de passageiros efetuado por meio dos veículos a que se refere a alínea anterior, ao serviço de uma só entidade, segundo itinerário da sua escolha ou do passageiro e mediante retribuição deste, incluindo em regime de transporte de passageiros flexível.

Após ultima reunião geral do GT e demais diligências:

Foi prestado o seguinte esclarecimento: O conceito de Autoridade de Transportes deve ser entendido no âmbito do presente diploma; os Municípios são as ATs originárias, em matéria de acesso e organização do mercado dos serviços de transporte em táxi (contingentes, concursos, regimes de estacionamento).

No entanto, o presente regime (à semelhança do RJSPTP), admite a "delegação/partilha" de competências dos Municípios em entidades supramunicipais (Áreas Metropolitanas e CIMs), através de "Acordos" (na aceção do presente diploma), que se consubstanciam em contratos interadministrativos de delegação / partilha de competências. Caso os Municípios entendam delegar / partilhar competências, estes são as "Autoridades de Transportes" para os serviços de transporte em táxi.

Melhorias de redação efetuadas.

Alínea e) alterado para "plataforma de serviços de táxi" na sequência da reunião restrita de 4/08.

CAPÍTULO II

Acesso à atividade

Artigo 3.º

Requisitos

1 - A atividade de operador de táxi é exercida em todo o território nacional pelas empresas licenciadas para o efeito nos termos e condições previstos no presente diploma.

2 - São requisitos de acesso à atividade:

a) A situação fiscal e contributiva regularizada;

b) A idoneidade.

A introdução (e reformulação) do requisito da "idoneidade" (que havia sido eliminado pela Lei n.º 5/2013, na sua formulação anterior), destina-se a introduzir harmonização nos requisitos de acesso à atividade. Este requisito é constante na "legislação dos transportes" (incluindo transporte público de passageiros em autocarros, e ainda no segmento do transporte remunerado de passageiros em veículos descaracterizado). Optou-se, por retirar o requisito de capacidade financeira, numa ótica de simplificação e aplicação prática do regime.

A verificação da situação "fiscal / contributiva" não é um requisito de capacidade financeira.

Os requisitos de acesso à atividade previstos no nº 2 estão em alinhamento com os já exigidos noutros subsetores de transporte (mercadorias, passageiros, TVDE…) pelo que por uma questão sistémica, se mantém.

Artigo 4.º

Licenciamento da atividade de operador de táxi

1 - A atividade de operador de táxi só pode ser exercida por empresas licenciadas para o efeito pelo Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. (IMT, IP.)

2 - A licença para o exercício da atividade de operador de táxi consubstancia-se num alvará, o qual é intransmissível e emitido por um prazo de 5 anos, renovável, por períodos suplementares de 5 anos, mediante comprovação de que se mantêm os requisitos de acesso à atividade.

3 – O IMT, I.P., mantém um registo de todos os operadores de táxi.

A referência ao conceito de empresa (que inclui empresários em nome individual) sinaliza o objetivo de promover uma maior organização e qualificação empresarial ao setor do táxi.

Após ultima reunião geral do GT e demais diligências:

Melhorias de redação efetuadas.

Artigo 5.º

Procedimento administrativo

1 – O pedido de licenciamento para efeitos de acesso à atividade é requerido pelo interessado ao IMT, I.P., por via eletrónica, mediante o preenchimento de formulário normalizado e disponibilizado através da plataforma eletrónica do IMT, I. P., procedendo esta entidade, no prazo de 30 dias, à análise do pedido e à respetiva decisão.

2 – Quando, por motivos de indisponibilidade da referida plataforma eletrónica, não for possível o cumprimento do disposto no n.º 1, a transmissão da informação em apreço pode ser efetuada por qualquer meio eletrónico desmaterializado ou através de qualquer outro meio legalmente admissível.

3 – Constitui causa de indeferimento pelo IMT, I.P,. do pedido de licenciamento para acesso à atividade o não preenchimento de algum dos requisitos legalmente exigidos para o seu exercício.

4 - Para efeitos do pedido de licenciamento referido no n.º 1, devem ser transmitidos pelo interessado os seguintes elementos instrutórios:

a) Nome ou denominação social;

b) Número de identificação fiscal;

c) Morada ou sede;

d) Endereço eletrónico;

e) Nome, número de identificação fiscal e morada dos titulares dos órgãos de administração, direção ou gerência da empresa ou do empresário em nome individual, e respetivos certificados do registo criminal;

f) Certidão que comprove a existência de situação fiscal regularizada perante a administração fiscal e a existência de situação contributiva regularizada perante a segurança social, se a empresa estiver registada no Registo Nacional de Pessoas Coletivas ou na Autoridade Tributária e Aduaneira há mais de 3 meses.

5 - Os interessados são dispensados da apresentação dos elementos instrutórios previstos no número anterior quando estes estejam em posse de qualquer autoridade administrativa pública nacional, devendo, para o efeito, dar o seu consentimento para que o IMT, I. P., proceda à respetiva obtenção, nos termos da alínea d) do artigo 5.º do Decreto-Lei n.º 92/2010, de 26 de julho, na sua redação atual, e do artigo 28.º-A do Decreto-Lei n.º 135/99, de 22 de abril, na sua redação atual.

Visa clarificar e agilizar/desmaterializar os procedimentos administrativos.

Após ultima reunião geral do GT e demais diligências:

Melhorias de redação efetuadas.

Artigo 6.º

Idoneidade

1 – O operador de táxi deve ser considerado idóneo para exercer a atividade, sendo a idoneidade aferida através da consulta dos certificados do registo criminal dos titulares dos órgãos de administração, direção ou gerência da empresa ou do empresário em nome individual, sendo o caso.

2 – São consideradas idóneas as pessoas relativamente às quais não se verifique qualquer dos seguintes factos:

a) Proibição legal para o exercício do comércio;

b) Condenação, com trânsito em julgado, por infrações de natureza criminal às normas relativas às prestações de natureza retributiva, às condições de higiene e segurança

no trabalho, à proteção do ambiente, à responsabilidade profissional ou ao Código da Estrada, praticadas no exercício da atividade de motorista de táxi;

c) Inibição para o exercício do comércio, nos termos do Código de Insolvência e de Recuperação de Empresas, durante o período pelo qual tiver sido declarada a inibição;

d) Interdição do exercício da atividade de operador de táxi.

3 – A condenação pela prática de um dos crimes previstos na alínea b) do número anterior não afeta a idoneidade de todos aqueles que tenham sido reabilitados, nos termos do disposto nos artigos 11.º e 12.º da Lei n.º 37/2015, de 5 de maio, na sua redação atual.

Como atrás referido visa a harmonização com a demais legislação de transportes.

<u>Após ultima reunião geral do GT e demais diligências:</u>

Nº 2 - Inseridas as infrações de natureza criminal relativas ao Código da Estrada.

Nº3 – Melhorias de redação assinaladas. Atentas as questões e dúvidas suscitadas na reunião sobre a segunda parte do preceito, foi a mesma eliminada por se considerarem insuficientes os elementos de suporte à respetiva manutenção.

Esta matéria tem que ser regulamentada, definindo-se nessa fase as faculdades do Presidente do IMT no instituto da reabilitação.

Artigo 7.º

Falta superveniente de requisitos

1 - Os requisitos de acesso à atividade são de verificação permanente pelas autoridades de transporte, devendo as entidades licenciadas comprovar o seu cumprimento sempre que lhes seja solicitado, podendo o conselho diretivo do IMT, I.P. determinar a revogação do alvará, na sua ausência.

2 - A falta superveniente do requisito de acesso à atividade deve ser suprida no prazo de 180 dias a contar da data da sua ocorrência.

3 - Decorrido o prazo previsto no número anterior sem que a falta seja suprida, é dado início ao procedimento de revogação do alvará.

Após ultima reunião geral do GT e demais diligências:

Nº 2- Reposição do prazo de 180 dias em alinhamento com o sugerido pelas estruturas representativas do setor e com a legislação do transporte público de passageiros em autocarro.

Artigo 8.º

Dever de informação

1 – Sem prejuízo de outras disposições relativas à transmissão de informação, os operadores de táxi devem comunicar ao IMT, I.P., todas as alterações ao respetivo pacto social, designadamente modificações na administração, direção ou gerência, bem como todas as alterações aos elementos instrutórios previstos no n.º 4 do artigo 5.º, no prazo de 30 dias a contar da sua ocorrência.

2 - O disposto no número anterior aplica-se, com as devidas adaptações, aos empresários em nome individual.

Mantêm-se as regras atuais, atualizando a terminologia e alargando o dever de informação à atualização dos requisitos da atividade.

CAPÍTULO III

Acesso ao mercado e sua organização

Artigo 9.º

Veículos

1 - Nos transportes em táxi só podem ser utilizados veículos automóveis ligeiros de passageiros de matrícula nacional, com lotação não superior a nove lugares, incluindo o do condutor, equipados com taxímetro e conduzidos por motoristas habilitados para o efeito, com certificado de motorista de táxi.

2 - As normas de identificação, o tipo de veículo, as condições de afixação de publicidade e outras características a que devem obedecer os táxis são estabelecidas por portaria do membro do Governo responsável pela área dos transportes, aplicando-se, nos termos da legislação em vigor, um regime especial de inspeção aos veículos que considera,

designadamente, as condições de funcionamento e segurança do equipamento e as condições de segurança do veículo, bem como o seu estado de conservação, exterior e interior, e de comodidade.

Mantêm-se as regras atuais, com remissão para legislação especifica existente.

Artigo 10.º

Exercício da profissão

O regime aplicável ao acesso e exercício da profissão de motorista de táxi e certificação das respetivas entidades formadoras consta de legislação e regulamentação especial.

Mantêm-se as regras atuais, com remissão para legislação especifica existente.

Artigo 11.º

Taxímetro e sistema de faturação

1 – Os veículos afetos ao transporte em táxi devem estar equipados com taxímetro homologado e aferido pelas entidades reconhecidas para efeitos de controlo metrológico dos aparelhos de medição de tempo e distância e dispor de faturação eletrónica, de acordo com programa certificado pela Autoridade Tributária, devendo tal programa estar conectado ao taxímetro.

2 - Os taxímetros devem ser fixados no centro longitudinal do tablier do veículo e na metade superior ou em cima daquele, ou no espelho retrovisor do veículo, por forma a assegurar a boa visibilidade do mostrador pelos passageiros, não podendo ser sujeitos a controlo metrológico legal os que não respeitem esta condição.

Introduz-se a exigência de ligação do taxímetro aos sistemas de faturação da AT (já obrigatórios), medida que visa permitir uma fiscalização mais efetiva e melhorar a confiança nos serviços prestados pelo setor.

Após ultima reunião geral do GT e demais diligências:

Melhorias de redação efetuadas.

Artigo 12.º

Competências das autoridades de transportes

1 - Os municípios são as entidades competentes, sem prejuízo da celebração de acordos, designadamente, para:

a) Definir o número de táxis em cada concelho, entendido tal, como a fixação de contingentes;

b) Gerir o respetivo espaço público, aprovando e estabelecendo os regimes de estacionamento, incluindo praças de táxi;

c) Proceder ao licenciamento dos veículos;

d) Fixar as tarifas específicas aplicáveis ao seu território, de acordo com as regras e princípios definidos no regulamento a que se refere o n.º 1 artigo 20.º do presente diploma;

e) Fiscalizar as matérias por si regulamentadas, incluindo as definidas em concurso para a atribuição de licenças ao abrigo do contingente definido.

2 - Os municípios podem promover as audições que entendam necessárias, no âmbito previsto no numero anterior.

Proposto em linha com o estabelecido ao nível do Relatório Preliminar relativamente à reorganização do mercado. Os Municípios são as autoridades de transportes "base", à semelhança do que ocorre com o transporte público coletivo, podendo decidir celebrar acordos, consubstanciados em contratos interadministrativos de delegação e ou partilha de competências, para organização do mercado dos serviços de transporte em táxi, de âmbito intermunicipal.

Alargam-se as competências dos municípios - e consequentemente das autoridades em quem sejam delegadas competências - à fixação de tarifas, dando assim maior liberdade para ajustamentos em face da realidade territorial em questão. Necessariamente que esta deve estar balizada em regras a estabelecer através do

Regulamento da AMT previsto mais à frente e à semelhança do que acontece com o transporte público coletivo.
Após ultima reunião geral do GT e demais diligências: **A expressão Municípios não é "redutora", tendo em conta que se trata(m) de competências originárias dos Municípios, sendo (no entanto), delegáveis e/ou partilháveis para o nível supramunicipal, através de contratos interadministrativos de delegação e/ou partilha de competências (é este o espírito de todo o diploma).** **Inserida alínea e) por forma a contemplar as competências de fiscalização.** **Restantes melhorias de redação efetuadas.**

Artigo 13.º

Organização geográfica e acordos intermunicipais

1 – Dois ou mais municípios, com territórios na mesma Comunidade Intermunicipal (CIM) e ou Área Metropolitana (AM), devem optar por celebrar entre si acordos, na aceção da alínea b) do artigo 2.º, para gestão intermunicipal da atividade de transporte em táxi, devendo, nesses casos, comunicar, previamente à sua celebração, o respetivo contrato e os seus termos à CIM ou AM correspondente à área geográfica em que se encontram inseridos.

2 – Sempre que os municípios decidam, através de acordo, organizar o mercado intermunicipal de prestação de serviços em táxi deve ser permitida a tomada e largada de passageiros em todo o território abrangido pelo acordo, salvo disposição em contrário constante do mesmo.

3 – Na celebração de acordos, as autoridades de transportes devem ter em conta, designadamente, os seguintes critérios:

a) Continuidade territorial e urbana;

b) Existência nas zonas de fronteira entre municípios, de infraestruturas que constituam polos geradores e atractores de mobilidade, designadamente equipamentos de saúde, de educação, unidades comerciais e industriais e, ainda, infraestruturas de transportes, tais como aeroportos e terminais de cruzeiros;

c) Adequação da procura à oferta e respetiva flutuação, tendo em conta, nomeadamente, movimentos sazonais.

4 - Na sequência da celebração do acordo, as autoridades de transporte devem promover a realização de procedimento concursal para seleção dos operadores de táxi que poderão operar à escala intermunicipal.

5 - Na sequência do procedimento concursal referido no número anterior, as licenças detidas pelos operadores de táxi de cada um dos municípios passam a ser geridas a nível intermunicipal, devendo ser reemitidas, de acordo com as novas características de utilização.

6 - O acordo deve dispor sobre as matérias relacionadas com a organização do espaço público, incluindo matérias relativas ao regime de estacionamento e praças de táxi, e ainda regular a especificidade das matérias tarifárias atinentes à prestação de serviços em táxi no território abrangido, bem como o modelo de gestão do mercado intermunicipal destes serviços.

7 - As tarifas de retorno em vazio, no âmbito do território objeto do acordo, devem ser eliminadas, podendo, neste caso, ser substituídas por outras tarifas, nomeadamente progressivas, cujos princípios gerais são estabelecidos em regulamentação relativa aos serviços de transporte de passageiros em táxi.

8 - As autoridades de transportes podem definir contingentes sazonais através da sua deslocação entre territórios que integrem um mesmo acordo de gestão intermunicipal do transporte em táxi ou por recurso à abertura de concursos para licenças especificamente para o efeito, por um período limitado, mediante o acordo dos respetivos municípios.

9 – Nas freguesias de baixa densidade populacional, com um número de habitantes não superior a (*definir n.º de habitantes*), que integrem os municípios objeto do acordo intermunicipal deve obrigatoriamente ser previsto um lugar de «*praça fixa*» na sede de freguesia ou em lugar a definir.

10 – Na situação referida no número anterior pode refletir-se um regime de escala, sem criação de licença, para ocorrer a necessidades sazonais.

11 - Os acordos devem ser comunicados às associações e ao IMT, I.P., que mantém disponível e atualizada essa informação através do respetivo sítio da Internet.

Proposto em linha com o estabelecido ao nível do Relatório Preliminar relativamente à reorganização do mercado.

No nº 11 a audição das associações deve ter em conta a desburocratização e simplificação administrativas

Restantes melhorias de redação efetuadas.

Artigo 14.º

Licenças de táxi

1 - Os veículos afetos ao serviço público de transporte em táxi estão sujeitos a licença a emitir pela autoridade de transportes competente, nos termos do previsto nos artigos anteriores.

2 - A licença do táxi caduca se não for iniciada a exploração no prazo fixado pela autoridade de transportes, que não pode ser inferior a 90 dias, e salvo motivo de força maior.

3 – A licença de táxi emitida pela autoridade de transportes deve estar a bordo do veículo, em suporte papel ou digital, desde que contenha os elementos essenciais do modelo previsto no artigo 40.º.

4 –A transmissão ou transferência das licenças dos táxis, entre operadores devidamente habilitados com alvará, deve ser previamente comunicada à autoridade de transportes.

5 - A transmissão das licenças referida no número anterior é exclusiva para operadores de táxi, conforme definidos na alínea d) do artigo 2.º.

6 - Sempre que haja mudança de operadores de táxi por transferência da licença do táxi, nos termos dos números anteriores, deve manter-se o número da licença atribuído pela respetiva autoridade de transportes, mesmo que se verifique a emissão de nova licença.

São eliminados os artigos que se referiam a licenças atribuídas ainda ao abrigo do RTA, que caducaram em 2003.

Reconhecendo-se o valor económico das licenças, mantém-se a possibilidade da transmissão de licenças entre operadores habilitados com alvará, desde que previamente comunicada à autoridade de transporte competente, de modo a permitir à autoridade de transporte um melhor conhecimento e controlo do mercado.

Após ultima reunião geral do GT e demais diligências:

O conceito e operacionalização de eliminação de tarifas de retorno em vazio/tarifas progressivas, estabelecido no n.º 6, deverá resulta dos estudos de alteração das novas regras tarifárias (a estabelecer por regulamento da AMT, nos termos do n.º 1 do Artigo 20.º). No entanto, tendo em conta que podem existir situações concretas nas quais as autoridades de transporte entendam propor tarifas específicas – na sequência de celebração de acordos, por exemplo – confere-se nos termos do regime transitório essa possibilidade, de acordo com o regime tarifário que permanece em vigor até efetiva substituição.

De notar que a eliminação das tarifas de retorno em vazio, pode ser justificada pelo alargamento da área de atuação e tomada de passageiros, sendo que, consoante a extensão deste território, se pode justificar uma remuneração que incentive o táxi a retornar ao local habitual de operação.

No ponto 8 importa afinar o conceito de freguesia de baixa densidade, sendo que a preocupação de assegurar uma cobertura mínima do território tem de ser equilibrada com viabilidade da operação. De notar que a preocupação deste ponto é salvaguardar que, com o alargamento da área de atuação do táxi permitida pelos acordos intermunicipais, não há o abandono de zonas mais rurais, onde o transporte em táxi assume um papel essencial no transporte dos (poucos) habitantes.

Em alternativa e caso não seja possível no GT especificar o conceito, pode ser equacionada uma redação que deixe à consideração das autoridades de transporte esta decisão, do tipo:

"No âmbito dos acordos intermunicipais, devem ser previstos lugares de praça fixa nas zonas de baixa densidade e mais dependentes do táxi como transporte público, por forma a assegurar uma correta cobertura do território."

Após ultima reunião geral do GT e demais diligências:

Artigo a densificar ulteriormente a nível técnico, pelo(a)s Municípios/Autoridades de transportes.

Novo nº 10 a ponderar pelas AT's

No nº 4 eliminou-se a expressão "a cessão da posição contratual nos contratos de locação financeira ou aluguer operacional de veículos".

No nº 6 a emissão da nova licença tem que ser confirmada com municípios e AT's, sendo essencial ter em conta as posições das Autoridades de Transportes nesta matéria, por se tratar de matéria operacional, própria.

Melhorias de redação efetuadas.

Artigo 15.º

Definição de contingentes

1 - O estabelecimento de contingentes e dos respetivos regimes de estacionamento são sujeitos a procedimento de consulta pública prévia, cujo âmbito coincide com o território da autoridade de transportes, devendo ser obrigatoriamente ouvidos os operadores de táxi, representados através das respetivas associações profissionais.

2 - Devem ser elaborados, pela autoridade de transportes competente, estudos de avaliação dos contingentes fixados, com periodicidade bienal, os quais incluem contributos dos operadores de táxi, nomeadamente representados através das respetivas associações profissionais, e dos utilizadores do transporte em táxi, incluindo recomendações e propostas de ajustamento, se aplicável.

3 - Os estudos referidos no número anterior devem ser baseados em critérios técnicos e económicos objetivos, que tenham em conta, designadamente, a densidade populacional e as características geográficas dos territórios abrangidos, o rácio entre a procura e a oferta dos serviços de transporte em táxi e sua variação ao longo do ano, o congestionamento, ruído, poluição e outras externalidades negativas, bem como a potencialidade de inclusão dos serviços de transporte em táxi na cadeia multimodal de serviços de transporte público de passageiros do território em causa.

4 - Para os efeitos do presente artigo, a autoridade de transportes pode definir procedimentos de recolha e tratamento de informação relevante, através de regulamento.

5 - Os contingentes e respetivos reajustamentos fixados pelas autoridades de transporte devem ser comunicados na plataforma eletrónica do IMT, I.P., que mantém disponível e atualizada essa informação, através do respetivo sítio da Internet, e à AMT.

6 – Quando, por motivos de indisponibilidade da referida plataforma eletrónica, não for possível o cumprimento do disposto no número anterior, a transmissão da informação em apreço é efetuada por qualquer meio eletrónico desmaterializado ou através de qualquer outro meio legalmente admissível.

Proposto em linha com o estabelecido ao nível do Relatório Preliminar.

Procura-se, sobretudo, que exista uma maior fundamentação na definição dos contingentes, exigindo-se para o efeito que as autoridades de transportes realizem estudos bianuais que permitam fundamentar as alterações necessárias, tendo em conta os perfis da mobilidade do seu território.

Após ultima reunião geral do GT e demais diligências:

Nº 1 Regime de consulta pública ao abrigo do CPA

Nº 2 Mantém-se a periodicidade prevista. Não foram rececionados contributos em contrário.

Restantes melhorias de redação efetuadas.

Artigo 16.º

Atribuição de licenças de táxi no âmbito dos contingentes

1 - As autoridades de transportes atribuem as licenças de táxi no âmbito dos contingentes determinados, de nível municipal ou intermunicipal, em função de critérios qualitativos estabelecidos e por meio de concurso público aberto às entidades licenciadas como operadores de táxi, nos termos do presente diploma.

2 - Os termos gerais dos programas de concurso são definidos por regulamento, devendo estes obedecer aos princípios da igualdade, transparência e não discriminação entre operadores e de promoção da qualidade dos serviços de táxi oferecidos aos utilizadores, tendo em conta, designadamente, os seguintes fatores de valorização preferencial:

a) Idade dos veículos após a primeira matrícula e recurso a veículos de baixas emissões, considerando a sua eficiência ambiental e energética;

b) A modernização de sistemas de pagamento, incluindo a disponibilização de pagamento através de meios eletrónicos.

3 - Os concursos para atribuição de licenças de táxi no âmbito dos contingentes municipais ou intermunicipais são lançados quando se verifique existirem vagas disponíveis, devendo as decisões de abertura dos concursos serem fundamentadas, tendo em conta os elementos recolhidos no âmbito dos procedimentos de consulta pública e dos estudos realizados.

4 - As licenças de táxi atribuídas no âmbito de concursos públicos lançados pela autoridade de transportes têm uma duração de 8 anos, devendo os operadores de táxi, durante esse período, observar as condições determinadas no concurso.

5 - As autoridades de transportes que atribuírem licenças de táxi comunicam na plataforma eletrónica do IMT, I.P., no prazo de 90 dias, o número de licença atribuída por cada alvará, os elementos de identificação do veículo, incluindo a respetiva matrícula, marca, modelo e lotação, bem como o regime de estacionamento e as transmissões de licenças efetuadas.

6 - Quando, por motivos de indisponibilidade da referida plataforma eletrónica, não for possível o cumprimento do disposto no n.º 1, a transmissão da informação em apreço é efetuada por qualquer meio eletrónico desmaterializado ou através de qualquer outro meio legalmente admissível.

Proposto em linha com o estabelecido ao nível do Relatório Preliminar.

São especificados os princípios e regras que devem estar subjacentes aos concursos para atribuição de licenças no âmbito dos contingentes, por forma a assegurar a transparência e não discriminação entre operadores, promovendo a qualidade dos serviços, em benefício dos utilizadores /passageiros.

É estabelecida uma duração máxima de 5 anos para as licenças atribuídas, em linha com a validade do alvará, de modo a permitir a modernização do setor.

É ainda explicitada a possibilidade de as autoridades de transportes abrirem concursos para o preenchimento de vagas do contingente, sempre que fundamentado.

São densificados os mecanismos de reporte de informação ao IMT que permitam facilitar o controle e fiscalização da atividade.

Após ultima reunião geral do GT e demais diligências:

Nº 4 – Inclusão de 8 anos (em alinhamento com os ciclos de investimentos – 4 anos de amortização de uma viatura – 2 ciclos)

Restantes melhorias de redação efetuadas.

Artigo 17.º

Plataforma de recolha e gestão de informação

1 - As autoridades de transportes podem estabelecer uma plataforma de recolha e gestão de informação, cujas condições de funcionamento devem ser reguladas através de regulamento.

2 - As referidas plataformas destinam-se à recolha de elementos essenciais para a conformação da atividade de transporte em táxi, permitindo a gestão de informação recolhida, considerando, designadamente, o número de serviços, a respetiva origem e destino, distâncias percorridas em vazio e a localização dos veículos afetos à atividade de transporte em táxi.

3 - Os regulamentos previstos no presente artigo devem assegurar a conformidade com todos os normativos vigentes relativos relativas à proteção de dados pessoais e da privacidade, devendo, ainda, acautelar as matérias relativas a confidencialidade, segredo comercial ou de negócio dos operadores de táxi.

4 - Podem ser estabelecidos procedimentos de transmissão ou acesso a informação, das referidas plataformas, com o IMT, I. P., e a AMT.

Visa habilitar as autoridades de transporte com instrumentos de recolha de informação que permitam um melhor conhecimento do setor e posterior fundamentação dos estudos de avaliação dos contingentes.

Após ultima reunião geral do GT e demais diligências:

Será pertinente a auscultação ulterior da CNPD sobre estas matérias

Artigo 18.º

Tipos de serviço

Os serviços de transporte em táxi são prestados:

a) A taxímetro, em função da distância percorrida e dos tempos de espera, sem necessidade de um acordo expresso entre as partes;

b) A percurso, em função dos preços definidos para os respetivos itinerários, tendo em conta o estabelecido pelas autoridades de transportes;

c) A contrato, celebrado por acordo reduzido a escrito ou em suporte digital, em sistema eletrónico disponível na viatura, de onde constem, obrigatoriamente, o respetivo prazo, o preço e a plataforma de reserva, se aplicável.

A definição (e atualização) da tipologia de serviços deve ser objeto de discussão no GT em articulação com o previsto no artigo 20º

Após ultima reunião geral do GT e demais diligências

Nova redação da alínea a) e eliminação das anteriores alíneas b e e), por sugestão da FPT.

Artigo 19.º

Regimes de estacionamento

1 – As autoridades de transportes fixam, por regulamento, um ou vários dos seguintes regimes de estacionamento:

a) Livre: os táxis podem circular livremente à disposição do público, não existindo locais obrigatórios para estacionamento;

b) Condicionado: os táxis podem estacionar em qualquer dos locais reservados para o efeito, até ao limite dos lugares fixados;

c) Fixo: os táxis são obrigados a estacionar em locais determinados e constantes da respetiva licença;

d) Escala: os táxis são obrigados a cumprir um regime sequencial de prestação de serviço.

2 – As autoridades de transportes podem ainda definir as condições em que autorizam o estacionamento temporário dos táxis em local diferente do fixado, para fazer face a situações de acréscimo excecional e momentâneo da procura.

Mantém-se as regras atuais, já estabilizadas a nível nacional **Após ultima reunião geral do GT e demais diligências**
Redação sem contestação

Artigo 20.º

Regime tarifário

1 - Os serviços públicos de transporte de passageiros em táxi estão sujeitos a um regime de tarifas definido em regulamento, a aprovar pela AMT, que estabelece as regras gerais de formação dos preços em função dos tipos de serviço, tendo em conta os princípios da recuperação económica e financeira dos custos do serviço em cenário de eficiência e da promoção da acessibilidade económica dos utilizadores.

2 - As autoridades de transporte podem fixar tarifas específicas aplicáveis ao seu território, através de regulamentos próprios, a aprovar por deliberação do órgão executivo competente, respeitando as regras gerais constantes do regulamento a que se refere o número anterior, os quais devem ser comunicados à AMT.

3 - Os regulamentos tarifários estabelecidos pelas autoridades de transportes devem ser sujeitos a consulta pública, podendo, designadamente, estabelecer:

a) Tarifas a percurso para determinados itinerários selecionados;

b) Tarifas intermunicipais, caso sejam celebrados acordos, devendo as mesmas ser aprovadas pelos órgãos competentes das respetivas autoridades de transportes;

c) Tarifas especificas relativas à prestação de serviços de transporte em táxi a partir de grandes polos de geração de viagens, como aeroportos ou terminais de cruzeiros;

d) Tarifas sazonais, nas regiões com forte atração turística;

e) Tarifas especificas tendo em conta datas festivas, como o Natal, o Ano Novo ou feriado municipal;

f) Pacotes de viagens em combinação com títulos mensais de transporte coletivo ou serviços de mobilidade partilhada;

g) Tarifas progressivas.

4 - O operador de táxi deve manter afixado no veículo, em local visível e de fácil consulta pelo passageiro, o tarifário em vigor.

Propõem-se as bases para um "novo modelo tarifário", onde as autoridades de transporte assumem maiores competências na fixação dos preços e onde a AMT, enquanto regulador económico independente do ecossistema da mobilidade, assume um papel central na formulação das regras e dos princípios tarifários aplicáveis aos transportes públicos de passageiros.

Após ultima reunião geral do GT e demais diligências

Foi tomada devida nota das sugestões efetuadas no âmbito do GT, no que concerne à previsão deste artigo, contudo considera-se prematura que tenham desde já previsão normativa, dado que serão objeto de posterior análise e registo no âmbito da elaboração do Regulamento da AMT previsto.

A nova alínea g) do nº 3 foi inserida após consensualização com as estruturas representativas do setor.

Artigo 21.º

Reserva

1 – O serviço de táxi pode ser contratado mediante subscrição e reserva prévias efetuadas através de plataforma de reserva ou através de contrato escrito, que pode assumir a forma digital.

2 – No caso a que se refere o número anterior, os valores das tarifas devem respeitar as regras e princípios estabelecidos no regulamento a que se refere o n.º 1 do artigo 20.º, bem como,

se aplicável, as regras e princípios estabelecidos nos regulamentos aprovados pelas autoridades de transportes.

Consagra a possibilidade do contrato digital e estabelece a *compliance* com as regras e princípios tarifários que venham a ser estabelecidos (e que podem estabelecer especificidades para serviços digitais). **Após ultima reunião geral do GT e demais diligências:**
Redação sem contestação

Artigo 22.º

Plataforma de serviços de táxi

1 – Os serviços de transporte de táxi também podem ser disponibilizados através de plataformas de serviço dedicadas ou que agreguem outros serviços de mobilidade e transporte, desde que as atividades se encontrem devidamente segregadas.

2 - As plataformas de serviços de táxi, quando assentes em infraestruturas eletrónicas, devem disponibilizar estimativas de preço final ao consumidor, de acordo com as regras de formação das tarifas estabelecidas pelo presente diploma e respetiva regulamentação.

3 - Os serviços estabelecidos através das plataformas de serviço de táxi estão sujeitos às limitações geográficas estabelecidas no presente diploma, de forma a garantir o cumprimento dos contingentes estabelecidos para cada território das autoridades de transportes, nos termos dos acordos celebrados.

4 – Os contratos celebrados por via eletrónica devem dar cumprimento ao disposto no Decreto-Lei n.º 7/2004, de 7 de janeiro, na sua redação atual.

O funcionamento por reserva prévia, designadamente através de aplicações e plataformas especificas, é um fator essencial para a modernização do setor.

Considera-se que não se justifica integrar um regime de licenciamento das plataformas de táxi, sobretudo porque estas não implicam "modelos de negócio próprios".

Quando uma Plataforma inclua vários serviços de transporte e mobilidade, as atividades devem estar segregadas e, cada uma, deve seguir as regras do regime legal que lhe é especificamente aplicável.

Por forma a garantir o cumprimento das regras de organização geográfica consagradas estabelece-se que os táxis que prestem serviços para uma destas Plataformas de serviços e estejam no contexto de um Acordo, a sua atuação deve estar restrita ao território abrangido pelo Acordo.

Após ultima reunião geral do GT e demais diligências

Admite-se a densificação ulterior deste artigo no sentido de acautelar o acesso à informação pré-contratual do consumidor, nesta modalidade de contratação específica, procedendo-se assim à atualização do regime vigente com a devida salvaguarda no que respeita à proteção dos interesses e direitos dos consumidores.

Melhorias de redação nos nºs 2 e 3 inseridas após consensualização com as estruturas representativas do setor.

Artigo 23.º

Livro de reclamações

1 – Deve ser disponibilizado livro de reclamações, no formato físico ou eletrónico, nos termos do Decreto-Lei n.º 156/2005, de 15 de setembro, na sua redação atual, conforme os casos, sendo a AMT a entidade competente para os efeitos de tratamento de reclamações.

2 – Os veículos devem indicar, em formato visível, as ligações ao livro de reclamações eletrónico e o endereço de correio eletrónico de reclamações da AMT, bem como os meios de resolução alternativa de litígios existentes e mencionar o direito do consumidor à arbitragem necessária, em caso de conflito de consumo de reduzido valor económico.

Após ultima reunião geral do GT e demais diligências:

As orientações da AMT quanto livro de reclamações constam dos comunicados disponíveis no site. Em suma:

A) o livro de reclamações físico é obrigatório quando exista estabelecimento aberto ao público, algo que não se verifica com os táxis.
B) o livro de reclamações eletrónico é obrigatório para todos os setores, devendo as empresas estarem registadas no mesmo.
O acesso ao LRE pode ser efetuado em qualquer sítio da internet, podendo ser feita reclamação sobre uma empresa mesmo que não através do seu site.
Existindo um acesso digital, tem sempre de existir também o acesso ao LRE, independentemente de meios próprios de reclamação (email, etc.).
Nesse sentido, as plataformas de táxis ou outras têm de ter acesso ao LRE.
Nada obsta que também as associações profissionais ou representativas do setor disponibilizem acesso.
A Antral foi esclarecida que a disponibilização de meios próprios de tratamento de reclamação no seu site ou em plataforma não substituem a inscrição no LRE.
Deve ser disponibilizada em veículos informação sobre Livro de Reclamações e endereço da AMT de reclamações.

Artigo 24.º

Prestação de serviços

1 - É assegurada aos passageiros, em paridade de condições, igualdade de tratamento no acesso e fruição dos serviços públicos de transporte em táxi.

2 – O serviço de táxi pode ser contratado mediante a recolha do passageiro em locais de estacionamento delimitados na via pública dedicados ao serviço de táxi («*praças de táxis*»), bem como na via pública na sequência de chamada, através plataformas de reserva e a contrato.

3 - Os táxis devem estar à disposição do público, de acordo com o regime de estacionamento que lhes for fixado, não podendo ser recusados os serviços solicitados em conformidade com a tipologia prevista no presente diploma.

4 - Podem ser recusados os seguintes serviços:

a) Os que impliquem a circulação em vias manifestamente intransitáveis pelo difícil acesso ou em locais que ofereçam notório perigo para a segurança do veículo, dos passageiros ou do motorista;

b) Os que sejam solicitados por pessoas com comportamento suspeito de perigosidade.

Após ultima reunião geral do GT e demais diligências:

Foi tomada devida nota das sugestões efetuadas no âmbito do GT, no que concerne à previsão do nº 4 deste artigo, no sentido de maior densificação e justificação das situações de recusa de serviço, o que se admite venha a ocorrer em fase subsequente na tramitação do presente projeto. Restantes melhorias de redação assinaladas.

Artigo 25.º

Suspensão do exercício da atividade

1 - O exercício da atividade de transportes em táxi pode ser voluntariamente suspenso, por um período até 365 dias consecutivos, mediante mera comunicação prévia à autoridade de transportes emissora da licença, na qual sejam descritos os motivos para a suspensão e o prazo previsto para a mesma.

2 - Excetuando o caso de suspensão emergente de avaria, doença ou outra causa de verificação involuntária ou fortuita, as autoridades de transportes emissoras da licença de táxi podem, no prazo de dez dias, opor-se à suspensão do exercício da atividade por motivos de salvaguarda da garantia de disponibilidade do serviço público, em face do contingente fixado e do número de licenças em atividade, podendo propor condições alternativas para a aceitação da suspensão, designadamente redução do prazo.

3 - A retoma da atividade de transportes em táxi decorrente da suspensão deve ser comunicada pelo operador de táxi à autoridade de transportes.

4 - Uma vez comunicada a suspensão do exercício da atividade de transportes em táxi não pode haver nova suspensão num período de 365 dias consecutivos, contados a partir do último dia de suspensão, exceto se devida a motivos de força maior, tais como avaria, doença, outra causa de verificação involuntária e fortuita ou exercício de cargos sociais ou políticos.

Após ultima reunião geral do GT e demais diligências:

Artigo consensualizado com as estruturas representativas do setor

Artigo 26º

Abandono do exercício da atividade

1 - Presume-se que há abandono da atividade, nos termos definidos pelas respetivas autoridades de transporte, quando tiverem decorrido 60 dias consecutivos desde a emissão da última fatura, nos termos definidos no artigo 11.º

2 – O abandono da atividade determina a caducidade do direito à licença do táxi.

Após ultima reunião geral do GT e demais diligências:

Artigo consensualizado com as estruturas representativas do setor

CAPÍTULO IV

Regimes especiais

Artigo 27.º

Táxis para pessoas com mobilidade reduzida

1 – As autoridades de transportes podem definir contingentes de veículos para pessoas com mobilidade reduzida.

2 – Os veículos devem ser licenciados pelas autoridades de transportes, desde que cumpram as características técnicas de adaptação a definir por deliberação do Conselho Diretivo do IMT, I.P.

Propõe-se que as autoridades de transportes definam contingentes para esta tipologia de veículos, de forma integrada com o restante contingente.

O IMT define as condições técnicas de adaptação, mas quem licencia são os municípios

<u>Após ultima reunião geral do GT e demais diligências:</u>

Melhorias de redação assinaladas no nº 2. Eliminação do nº 3.

Artigo 28º

Veículos turísticos e isentos de distintivos

1 - As autoridades de transporte podem licenciar veículos isentos de distintivos e cor padrão («*Tipologia A*»), no âmbito dos contingentes fixados nos termos do presente diploma, os quais deverão passar a dispor de taxímetro, bem como a cumprir as demais condições fixadas no presente diploma.

2 – Os veículos de Tipologia A e os turísticos («*Tipologia T*») existentes à data da publicação do presente diploma deverão integrar os contingentes que venham a ser definidos pelas autoridades de transportes, no prazo máximo de 1 ano, nos termos a regulamentar pelas referidas autoridades, tendo em conta as especificidades territoriais e a equilibrada distribuição do número de efetivos a considerar nos respetivos contingentes.

3 – Até ao momento da efetiva integração referida no número anterior, mantém-se transitoriamente em vigor as regras atualmente vigentes para estas tipologias de veículos.

Nos termos da legislação em vigor apenas as empresas titulares de Alvará de transporte em táxi podem licenciar veículos letras A e T. Assim, os requisitos de acesso à atividade das empresas são exatamente os mesmos (alvará), independentemente de explorarem o serviço com táxis "tradicionais" ou com veículos letras A e T.

Atendendo que todos veículos afetos ao transporte em táxi são sujeitos a contingentes fixados pelos Municípios e licenciados pelo Municípios, parece ter toda a lógica que a organização do mercado para os táxis letra A e letra T siga o mesmo racional.

O n.º 2 do artigo 23.º do Decreto-Lei n.º 251/98, de 11 de agosto, na sua redação atual, remete para "regulamentação especial" o acesso e a organização do mercado no transporte em táxi que utilize veículos turísticos ou veículos isentos de distintivos.

Dado que até ao momento nunca foi aprovada tal regulamentação especial, poderá considerar-se em vigor a anterior regulamentação existente sobre esta matéria, o que torna mais complexo este tema.

O Decreto Regulamentar 41/80 que criou o regime dos veículos turísticos, fundamenta estes veículos na necessidade de oferta de veículos ligeiros de qualidade aos turistas. Os contingentes são fixados por Despacho DGTT de 27.11. 1981 que estabelece 3 zonas turísticas: Porto - 20 / Lisboa – 100 / Faro – 80.

Por sua vez, o fundamento para os táxis letra A remonta ao RTA (artigo 15º do § 3.º, do Decreto n.º 37272, de 13 de dezembro de 1948). Os contingentes são definidos sob proposta dos municípios e estão fixados no Despacho DGTT de 08.10.1980 do seguinte modo:

- **Sedes de concelho - 1;**
- **Capitais de distrito (salvo Lisboa e Porto) - 10 % do respetivo contingente, com um máximo de 10;**
- **Lisboa e Porto - 25.**

De acordo com o novo modelo, considera-se que as autoridades de transporte estão em melhor posição para estabelecer as necessidades de oferta /procura para os táxis isentos de distintivos, fazer a sua integração nos contingentes dos restantes táxis ou em contingentes específicos a definir e o respetivo licenciamento.

Os atuais veículos/táxis turísticos passam a integrar o grupo dos "isentos de distintivos" com taxímetro. Deixa de existir diferença entre letra A e letra T. Os isentos de distintivos passam a ser licenciados pelas autoridades de transportes. Os contingentes dos isentes de distintivos são fixados pelas autoridades de transportes.

<u>Após ultima reunião geral do GT e demais diligências:</u>

Realização de reunião conjunta do IMT com as estruturas representativas dos Táxis T – 9/07/2021. Rececionados contributos escritos de TáxisT Barlavento algarvio, Raditaxis – Cooperativa dos Rádio- Táxis do Porto CRL, Algarve T – Cooperativa de Automóveis de Turismo CRL e Portugal T - Associação Nacional de Industriais de Táxis de Turismo.

Artigo consensualizado com as estruturas representativas do setor, com exceção do nº 3, que não mereceu apoio por parte da ANTRAL.

Esclarece-se que, neste período transitório, não é obrigatória a instalação do taxímetro, mas se já está instalado permanece nas mesmas condições.

Artigo 29.º

Transportes coletivos em táxi

As autoridades de transportes podem autorizar a realização de transportes coletivos em táxi, nos termos do artigo 7.º do Decreto-Lei n.º 60/2016, de 8 de setembro.

Atualizado tendo em conta a legislação do transporte flexível, entretanto publicada

Após ultima reunião geral do GT e demais diligências:

Em alinhamento com a nova redação do artigo 2º, alínea g)

Artigo 30.º

Transportes de bagagens e de animais

1 - O transporte de bagagens só pode ser recusado nos casos em que as características destas prejudiquem a conservação do veículo ou a segurança rodoviária.

2 - Não pode ser recusado o transporte de animais de companhia, desde que devidamente acompanhados e acondicionados, salvo motivo atendível, designadamente a perigosidade e o estado de saúde ou de higiene do animal.

3 – É obrigatório o transporte de cães de assistência de passageiros invisuais, bem como, de carrinhos e acessórios para transporte de crianças, e, exclusivamente nos veículos para pessoas com mobilidade reduzida, as cadeiras de rodas ou outros meios de marcha de pessoas com mobilidade reduzida.

Em linha com o previsto atualmente

Após ultima reunião geral do GT e demais diligências:

Melhorias de redação efetuadas.

CAPÍTULO V

Revogação e caducidade do alvará e da licença

Artigo 31.º

Revogação

1 - O alvará para a atividade dos operadores de táxi é revogado pelo IMT, I.P., quando:

a) Se proceda a uma transmissão do alvará, em violação do determinado no presente diploma;

b) Se verifique perda da idoneidade a que se refere o artigo 6.º.

2 - A licença do táxi é revogada, pelas autoridades de transportes, quando se verifique a transmissão ou transferência das licenças de táxis em violação do disposto no n.º 4 do artigo 14º.

Após ultima reunião geral do GT e demais diligências:

Redução do elenco de situações inicialmente previstas para revogação do alvará, em alinhamento com o sugerido pela ANTRAL.

Artigo 32º

Caducidade

1 - O alvará para a atividade dos operadores de táxi de empresa caduca:

a) Quando for declarada a respetiva insolvência;

b) Por extinção das empresas detentoras do alvará;

c) Por abandono da atividade;

d) Por morte do empresário em nome individual, quando seja o caso.

2 - A caducidade do alvará prevista no número anterior determina a caducidade das licenças detidas pelo titular do alvará.

Após ultima reunião geral do GT e demais diligências:

Eliminação da anterior alínea b) em alinhamento com o sugerido pelas estruturas representativas do setor

CAPÍTULO VI

Fiscalização e regime sancionatório

A introduzir no final da consensualização do diploma.

Artigo 33.º

Supervisão e regulação

1 – A atividade dos operadores de táxi é objeto de supervisão e regulação pelas entidades competentes, designadamente pela AMT e pelo IMT, I.P., respetivamente, no âmbito das suas atribuições.

2 – O IMT, I.P., e a AMT procedem à divulgação, articulada através dos seus sítios da *internet,* do número de operadores de táxis licenciados e do número de táxis registados, bem como, do número de pedidos de licenciamento e de registo apresentados, em apreciação e que tenham sido objeto de decisão.

3 – Para os efeitos previstos nos números anteriores, o IMT, I.P., e a AMT podem solicitar às autoridades de transportes e aos operadores de táxi, bem como às plataformas de reserva, todas as informações que se afigurem necessárias, nomeadamente as que resultem do exercício da atividade.

Artigo 34.º

Entidades fiscalizadoras

A fiscalização do cumprimento das disposições da presente lei compete às seguintes entidades, no quadro das suas competências:

a) IMT, I.P.;

b) AMT;

c) Guarda Nacional Republicana;

d) Polícia de Segurança Pública;

e) Autoridades de Transportes.

Artigo 35°

Regime sancionatório

1 - As infrações às disposições do presente diploma constituem contraordenações, sendo-lhe aplicável, em tudo quanto nela não se encontra especialmente regulado, o regime geral das contraordenações.

2 - A tentativa e a negligência são puníveis.

Artigo 36.°

Processamento das contraordenações e aplicação das coimas

1 - O processamento das contraordenações:

a) Relativas a infrações aos artigos (...) é da competência do IMT;

b) Relativas a infrações aos artigos (...) é da competência da AMT;

c) Relativas a infrações aos artigos (...) é da competência das autoridades de transportes.

2 – A aplicação das coimas é da competência do órgão máximo dos organismos referidos no número anterior.

Artigo 37.°

Imputabilidade das infrações

As infrações ao disposto no presente diploma são da responsabilidade do titular do alvará, sem prejuízo do direito de regresso, salvo a infração ao disposto no artigo (...), a qual é da responsabilidade do seu autor.

Artigo 38.°

Sanções acessórias

1 - Com a aplicação da coima prevista em (...), pode ser decretada sanção acessória de interdição do exercício de atividade de operador de táxi.

2 - Com a aplicação de qualquer das coimas previstas em (...), pode ser decretada sanção acessória de suspensão da licença do veículo ou alvará.

3 - No caso de suspensão de licença ou alvará, a empresa infratora é notificada para proceder voluntariamente ao depósito do respetivo alvará no IMT, sob pena de apreensão.

4 - Simultaneamente com a coima, pode também ser determinada a aplicação das sanções acessórias previstas nas alíneas b), c), f) e g) do n.º 1 do artigo 21.º do Regime Geral das Contraordenações, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 433/82, de 27 de outubro, na sua redação atual, em função da gravidade da infração e da culpa do agente.

5 - As sanções acessórias podem ser aplicadas no caso de o infrator ter sido condenado pela prática de contraordenação por violação de disposições previstas no presente diploma há menos de 3 anos.

6 - As sanções acessórias a que se referem os números anteriores têm a duração máxima de 2 anos, contados a partir da decisão condenatória definitiva.

Após ultima reunião geral do GT e demais diligências:

Foi tomada devida nota das sugestões efetuadas no âmbito do GT, no que concerne à previsão do deste artigo, no que concerne à maior reflexão sobre o regime das sanções acessórias, o que se admite venha a ocorrer em fase subsequente na tramitação do presente projeto.

Artigo 39.º

Produto das coimas

O produto das coimas é distribuído da seguinte forma:

a) 20%, para a entidade competente para a aplicação da coima, constituindo receita própria;

b) 20%, para a entidade fiscalizadora, exceto quando esta não disponha da faculdade de arrecadar receitas próprias, revertendo neste caso para o Estado;

c) 40%, para o Fundo de Transportes;

d) 20% para o Estado.

CAPÍTULO VII

Disposições finais e transitórias

Artigo 40.º

Meios extrajudiciais de resolução de litígios

1 - Os litígios decorrentes da prestação de serviços públicos de transporte em táxi podem ser resolvidos através de meios extrajudiciais de resolução de litígios, nos termos gerais previstos na Lei n.º 144/2015, de 8 de setembro, na sua redação atual.

2 - Quando as partes, em caso de litígio de consumo emergente da prestação dos serviços previstos no presente regime, optem por recorrer a mecanismos de resolução extrajudicial de conflitos suspende-se, no seu decurso, o prazo para a propositura da ação judicial ou da injunção.

Artigo 41.º

Modelos

Os modelos das licenças e dos alvarás previstos no presente diploma são os aprovados por deliberação do Conselho Diretivo do IMT, I.P..

Artigo 42.º

Avaliação do regime

1 - A implementação dos serviços regulados na presente lei, no território nacional, é objeto de avaliação pelo IMT, I.P., uma vez decorridos 2 anos sobre a sua entrada em vigor, em articulação com a AMT, as restantes entidades competentes e as associações setoriais relevantes.

2 - Para efeitos do disposto no número anterior, compete ao IMT, I.P., a elaboração de um relatório final fundamentado, o qual deve apresentar as recomendações e propostas de ajustamento das regras legais e regulamentares em vigor, sempre que tal se afigure necessário para a melhoria do regime avaliado.

Artigo 43.º

Norma revogatória

1 - São revogados:

a) O Decreto-Lei n.º 251/98, de 11 de agosto, alterado pelas Leis n.ºs 156/99, de 14 de setembro, e 106/2001, de 31 de agosto, pelos Decretos-Lei n.ºs 41/2003, de 11 de março, e 4/2004, de 6 de janeiro, pelas Leis n.ºs 5/2013, de 22 de janeiro, e Lei nº 35/2016, de 21 de novembro, e pelo Decreto-Lei n.º 3/2019 de 11 de janeiro.

b) O Decreto-Lei n.º 297/92, de 31 de dezembro, bem como a respetiva convenção de preços, que se mantêm em vigor até à aprovação do regulamento a que se refere o n.º 1 do artigo 20.º do presente diploma.

O n.º 2 prevê a continuidade de vigência do regime legal previsto no Decreto-Lei n.º 297/92 (bem como da respetiva convenção de preços), até que o regime resultante dessa regulamentação tarifária especial seja efetivamente substituído pelo "novo" regulamento tarifário da AMT (cujas regras e princípios gerais devem ser "declinados" em regulamentação específica das autoridades de transportes, em modelo que encontra paralelo no que foi anteriormente adotado no regime tarifário do transporte público/coletivo de passageiros).

Esta continuidade de vigência é essencial, para conferir à AMT e às Autoridades de Transportes o tempo mínimo necessário para internalizar o funcionamento específico do tarifário dos táxis e estabelecer regras e princípios que confiram um referencial claro de atuação, com vantagens para operadores económicos e consumidores (passageiros).

Os dados do mercado existente, são genéricos, não estão segregados por realidade territorial e não permitem uma formulação rigorosa. Isto implica recolha de informação de acordo com uma metodologia que reflita a abrangência do território nacional, tendo em conta as respetivas especificidades.

No entanto, *cfr.* n.º 3 do Artigo 43.º *infra*, que permite às Autoridades de Transportes que o entendam, desde já e tendo como base o regime vigente, estabelecer tarifas específicas, essenciais, por exemplo, para a operacionalização de eventuais acordos, nos termos estabelecidos no presente diploma.

Artigo 44.º

Regulamentação e disposições transitórias

1 - As normas regulamentares aprovadas no âmbito do Decreto-Lei n.º 251/98, de 11 de agosto, na sua redação atual, mantém-se em vigor.

2 - O regime de preços constante do Decreto-Lei n.º 297/92, de 31 de dezembro, e da Convenção de Preços mantém-se em vigor até aprovação do regulamento previsto no n.º 1 do artigo 20.º, o qual será aprovado no prazo de 1 ano após a entrada em vigor do presente diploma.

3 – Até à aprovação do regulamento a que se refere o n.º 1 do artigo 20.º, as autoridades de transportes podem estabelecer tarifas específicas, nos termos dos n.ºs 2 e alíneas a), c) e f) do nº 3 do mesmo artigo, devendo as mesmas respeitar os parâmetros estabelecidos pela legislação específica que se mantenha em vigor, incluindo o estabelecido na convenção de preços vigente, encontrando-se tais tarifas sujeitas à supervisão da AMT.

Conforme já referido, nos termos do n.º 3, as Autoridades de Transportes, tendo em conta o regime tarifário vigente (que se mantém em vigor até sua substituição por legislação específica) podem estabelecer regras específicas, sujeitas à supervisão da AMT.

<u>Após ultima reunião geral do GT e demais diligências:</u>

A questão da "revisão intercalar" (ou atualização tarifária) objeto de decisão política, foi transmitida às Associações pelos membros do Governo competentes, em reunião de 14/07/2021.

No n.º 3 as "tarifas específicas" (com base na Convenção vigente) podem, de facto, levar a soluções díspares, que impliquem o "desordenamento" referido pela FTP. Mas foi a solução encontrada, para viabilizar, desde já a concretização de Acordos e flexibilização do mercado (elevando-o para um nível supra/intermunicipal). É necessário ponderar os interesses em presença, de forma a conseguir uma solução equitativa e equilibrada, que não promova distorções no mercado.

ROGÉRIO CONCEIÇÃO BACALHAU COELHO

Assinado de forma digital por ROGÉRIO CONCEIÇÃO BACALHAU COELHO
Dados: 2021.12.07 11:46:26 Z

Artigo 45.º

Entrada em vigor

O presente diploma entra em vigor 180 dias após a sua publicação.

João André Reigota Gomes
Assinado de forma digital por João André Reigota Gomes
Dados: 2021.12.10 12:20:58 Z

Assinado por : **FLORÊNCIO PLÁCIDO DE ALMEIDA**
Num. de Identificação: 01542406
Data: 2021.12.09 11:46:28+00'00'

CARTÃO DE CIDADÃO

Assinado por : **ANDRÉ FILIPE DOS SANTOS SILVA**
Num. de Identificação: 12328034
Data: 2021.12.09 16:36:23+00'00'

Assinado por : **JOSÉ DOMINGOS DE OLIVEIRA PEREIRA**
Num. de Identificação: 05509136
Data: 2021.12.09 11:51:10+00'00'

CARTÃO DE CIDADÃO

Assinado por : **Maria Clotilde Freitas da Silva Cavaco de Aguiar Pedro**
Num. de Identificação: 02338017
Data: 2021.12.09 17:12:10+00'00'

CHAVE MÓVEL

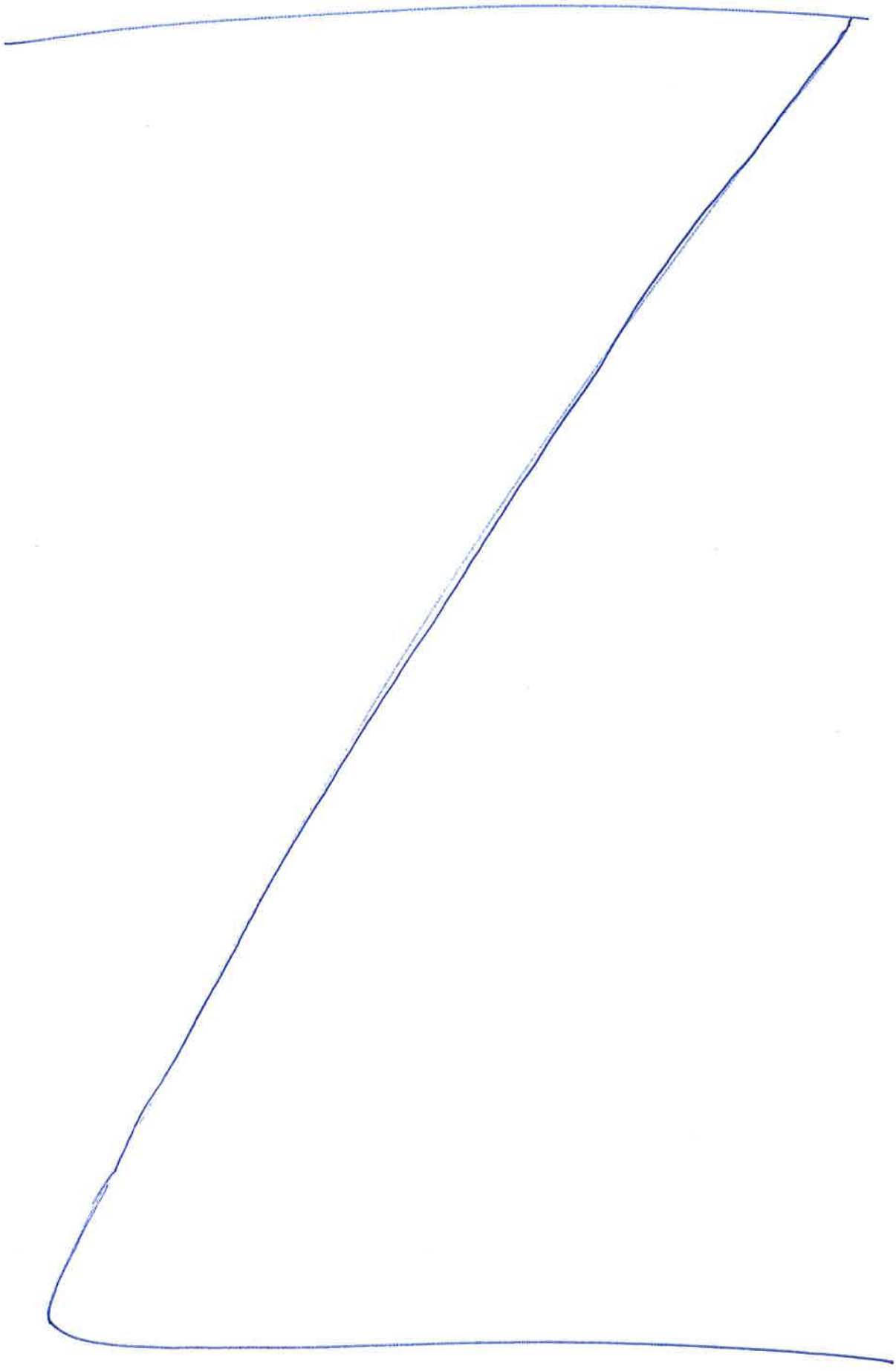
Assinado por : **CRISTINA DOS RAMOS SIMÃO GODINHO**
Num. de Identificação: BI124835945

VERA LÚCIA JORGE GAIOLA
Assinado de forma digital por VERA LÚCIA JORGE GAIOLA
Dados: 2021.12.10 15:23:39 Z

Assinado por : **JORGE MIGUEL BARBOT ROQUETTE VASCONCELOS MACHADO DE SOUSA BARBEIRO**
Num. de Identificação: 10039228
Data: 2021.12.09 15:16:07+00'00'

CARTÃO DE CIDADÃO

ANA MIRANDA



ANTRAL

Atualização da Convenção e Reestruturação do Sistema Tarifário

Evolução do processo de revisão

A atual convenção de serviço de táxi data de 2012, tendo iniciado a sua vigência em 1-01-2013.

Por diversas ocasiões, as associações representativas do sector (Antral e FPT) têm avançado com propostas de revisão (2014/2015, 2016, 2019 e já em 2020).

Estas propostas visavam, para além da normal revisão de preços, proceder a alterações de substância em aspetos estruturais da convenção, designadamente:

- Tarifário específico para viaturas de mais de 4 passageiros (em função do nº de passageiros transportados)
- Reanálise da política de suplementos
- Tarifários especiais para serviços iniciados em localizações específicas (aeroportos, terminais marítimos e outros terminais de transportes)
- Tarifas sazonais
- Tarifas/Suplementos em dias específicos (exemplo 24/12 e 31/12)
- Eliminação da tarifa "hora em espera" (tarifa 6)

Por diversas razões, em que avultaram a reduzida inflação dos custos incorridos nos anos iniciais e também razões de oportunidade política, não foi possível, em qualquer destas ocasiões, avançar com o processo de revisão.

Outras negociações, designadamente com a CML, sobre os serviços iniciados no aeroporto e terminais marítimos (em 2015 e em 2019) também não deram frutos, até à data.

Ao longo deste processo algumas soluções vieram revelar-se consensuais, como sejam a diferenciação tarifária para viaturas transportando mais de 4 passageiros, a necessidade de introduzir tarifas específicas em serviços iniciados em aeroportos e terminais marítimos, a criação de tarifas sazonais e especiais para dias específicos, etc.

No entanto não foi possível, até à data, concretizar qualquer destas soluções.

Situação Atual

O período decorrente desde 2012 caracterizou-se por uma taxa de inflação total reduzida (com uma variação acumulada do IPC no Continente, sem habitação, de 3,26% em julho de 2020).

No entanto, na estrutura de custos do sector táxi, a política de revisão continuada da RMMG, a partir de 2016, **traduziu-se num crescimento do custo da mão-de-obra de 25,51%**, no mesmo período, com o que a variação de **custos de exploração acumulada no sector táxi terá atingido os 7,49%** (em setembro de 2020)[1].

[1] Ver documento anexo "Variação dos custos de exploração no sector táxi 2012-2021"

Note-se que esta variação acumulada, que excede em muito a evolução geral de preços, foi penalizada pela evolução do preço do gasóleo, cujo preço médio anual foi sempre inferior ao registado em 2012. A tendência de recuperação do preço do gasóleo, em 2018/2019 não se confirmou, a partir do início de 2020 em parte (mas só em parte) pela paralisação económica motivada pela pandemia. O preço médio em 2020 (até 26-10) é, assim, inferior em 11,13% ao preço médio registado em 2012.

Acresce que não sendo de prever uma aceleração da taxa de inflação na maioria dos seus componentes em 2021, a previsível revisão em janeiro do RMMG para valores previsivelmente próximos dos €660,00 implicará que a inflação acumulada específica no sector táxi atinja os 9,25%, no final de 2021 (data previsível para início da vigência da nova convenção).

O sector táxi está atualmente confrontado com um contexto particularmente difícil, caracterizado por:

- Um quadro regulamentar que já não responde (nomeadamente em matéria de contingentação e estacionamento) às necessidades de mobilidade, gerando desfasamentos significativos entre a procura potencial e a oferta efetivamente disponível.
- Um agravamento de custos que, embora lentamente, veio acumulando a divergência entre os custos de exploração e o preço dos serviços, que atinge, atualmente, os já referidos 7,49%.
- A necessidade de fazer face a esforços de investimentos significativos, quer na digitalização da atividade, quer na descarbonização da frota.
- A quebra brutal da procura, resultante da situação pandémica, que implicou, no pior período, uma redução homóloga do número de serviços próxima dos 90%, e que, até ao momento, se mantém com uma quebra homóloga próxima dos 60% não se estimando, no quadro recessivo previsível, quando será possível uma recuperação mais robusta que se aproxime sequer dos volumes de atividade dos anos anteriores.

Objetivos da revisão do sistema tarifário

Nas condições descritas, a revisão da convenção, terá que responder aos seguintes objetivos:

- Assegurar o reequilíbrio da exploração, na sua relação entre custos e preço do serviço, modelando o ritmo de atualização, por forma a não introduzir dificuldades adicionais na recuperação da procura.
- Garantir a concordância entre a nova regulamentação de contingentação, estacionamento e prestação do serviço e o modelo tarifário, nos seus diversos aspetos.
- Melhorar a perceção do público em relação ao tarifário do serviço de táxi, corrigindo distorções (reais ou percebidas) e eliminando, tanto quanto possível, situações de potencial conflito.

- Possibilitar a necessária flexibilidade de aplicação às situações concretas, permitindo um melhor equilíbrio entre as componentes bandeirada, preço por quilómetro e preço por hora.

Proposta de revisão

Face ao exposto, entendemos propor uma revisão do sistema tarifário e da convenção, com vigência parcial prevista ainda durante o ano de 2021.

Assim, entendemos propor uma revisão da convenção, em duas etapas. Uma primeira com entrada em vigor o mais cedo possível durante o próximo ano de 2021 e uma segunda, após concluídos os estudos e avaliado um primeiro impacto do novo enquadramento regulatório, mas nunca antes de 2022:

1ª Revisão (entrada em vigor em 2021) – Evitar alterações estruturais no sistema tarifário por forma a acomodar a atualização de 9,25% prevista para o final de 2021. Esta primeira atualização poderia ser alcançada alterando apenas a relação entre bandeirada/custo quilómetro, por forma a reduzir a distância e o valor da bandeirada, aumentando o valor por quilómetro e, proporcionalmente a este, o valor hora.

Esta 1ª alteração de tarifa, tendo em conta a necessidade de assegurar a entrada em vigor o mais cedo possível, implica um caracter limitado das alterações a introduzir abdicando, assim, da introdução de alterações de natureza estrutural.

Algumas das alterações, entretanto já consensualizadas, de que são exemplo a dupla tarifa nas viaturas de maior dimensão, a alteração tarifária em dias especiais e as tarifas específicas para aeroporto e terminais marítimos, poderiam integrar já esta primeira revisão.

Num processo paralelo não se vê obstáculo a que, nas situações em que a evolução da organização territorial o permita, se possam convencionar regional ou localmente, tarifas sazonais e de serviços a percurso.

2ª Revisão (a partir do final de 2021, acompanhando a evolução da implementação da organização territorial) - Consistiria numa revisão integral da convenção, assegurando em simultâneo a recuperação total do desfasamento custos/preços que se verifique, entretanto.

Esta proposta de revisão global pressupõe a evolução do modelo de organização do sector táxi conforme conclusões preliminares do grupo de trabalho, nomeadamente no que respeita à gestão dos contingentes, licenças e regimes de estacionamento, no sentido de diferentes níveis de associação e coordenação intermunicipal, tendentes a substituir os limites administrativos pelo respeito pelas dinâmicas territoriais reais.

Este processo de revisão da convenção incidiria estruturalmente sobre a mesma, assegurando em simultâneo a recuperação total do desfasamento custos/preços e a integração das conclusões dos trabalhos em curso nesta sede.

A dimensão das alterações que o novo enquadramento legal propiciará, nomeadamente no seu impacto territorial, não será imediato, envolvendo processos de negociação e

implementação complexos, não sendo possível, de momento, antecipar o quadro real resultante.

Por outro lado, uma revisão global do sistema de tarifas, que interaja e potencie a nova realidade de organização territorial implicará o estudo cuidado de diferentes alternativas, que em seguida se descrevem, sem excluir outras hipóteses.

Evolução para tarifa única progressiva

Verificando-se a criação de contingentes intermunicipais, as distâncias a percorrer sem cobrar retorno tornar-se-ão maiores, o que aliás já ocorre em concelhos de maior dimensão.

Ao limite, para contingentes atuando em áreas significativas, a utilização do regime bi-tarifário pode resultar em serviços de 30 ou mais quilómetros, em tarifa sem retorno, tornando difícil a execução desses serviços.

É necessário ter em conta que a possibilidade de angariar serviços no trajeto de retorno não significa que tal seja sempre (ou até frequentemente) viável.

Esta dificuldade poderia ser ultrapassada com a adoção de uma tarifa única, progressiva, já existente em vários países europeus (Alemanha, Espanha, Reino Unido, Itália, etc.). Assim deverá ser considerada a possibilidade de introdução de tarifa progressiva, sem retorno, em alternativa ao atual sistema.

Esta situação permitiria, em simultâneo, simplificar o sistema tarifário e reduzir o potencial para a ocorrência de conflitos de consumo ou no mínimo incompreensão do preço final a pagar, quando o consumidor vê afixado no taxímetro preços diferentes para uma mesma distância, em função do sentido em que o trajeto é percorrido.

A definição de uma tarifa progressiva **não implica que** nos percursos de média distância **o preço por quilómetro seja duplo** do preço por quilómetro dos percursos de menor duração.

No entanto, **nos percursos de maior dimensão o preço por quilómetro deverá ser duplo do preço do serviço local**, na medida em que a probabilidade de serviço de retorno, ainda que fosse regulamentarmente possível, é praticamente nula.

O preço quilómetro deverá, assim, ser fixado no limite inferior, no preço quilómetro do serviço local[2] e no limite superior, coincidente com o limite prático de serviço, num valor duplo.

A variação do preço quilómetro por escalões de distância terá de ser ajustada em função das condições reais no terreno (dimensão, modelo de povoamento, caracterização socioeconómica).

Numa situação em que não existisse atualização de tarifa, o valor total cobrado por cada mil serviços com recurso ao atual sistema de duas tarifas seria idêntico ao valor total a cobrar pelos mesmos mil serviços num sistema de tarifa progressiva.

[2] Haverá que ter em conta o impacto do valor da bandeirada no preço real por quilómetro do serviço local. Por exemplo, **sem contabilizar tempo**, um serviço de 5 quilómetros (provavelmente o serviço urbano dominante) tem atualmente em tarifa 1 um custo médio por quilómetro de €0,97.

Naturalmente que alguns destes mil serviços serão realizados por um valor inferior ao atual, enquanto que outros serviços serão realizados por um valor superior, o que naturalmente poderá gerar reações de desconfiança por parte dos industriais (sempre mais sensíveis aos serviços cujo valor se reduz do que aos serviços que aumentam de valor).

Por esta razão é importante que esta alteração de sistema tarifário seja efetuada num momento em que a atualização das tarifas (resultante da inflação acumulada) seja significativa, na medida em que possibilita a construção de soluções em que apenas em serviços marginais poderá ocorrer uma redução de valor.

Propõe-se que a estrutura do sistema tarifário a adotar inclua os seguintes componentes:

- Bandeirada
- Preço por quilómetro, articulado em 3[3] escalões em função da distância acumulada percorrida ou do valor no taxímetro (opções a considerar)[4]
- Preço por hora

Esta estrutura que propomos seja comum a todo o território nacional permite, na aplicação concreta, praticar em cada situação tarifas com diferentes graus de progressividade, inclusivamente com progressividade nula, em função da definição do par valor/distância na bandeirada e da variação do valor por escalão de distância.

- Numa situação limite, em que o valor por quilómetro incluído na bandeirada seja igual ao valor por quilómetro dos diferentes escalões a progressividade é nula (o preço por quilómetro percorrido é sempre igual)
- No caso inverso, em que o valor por quilómetro incluído na bandeirada seja igual ao atual, a definição de valores iguais para os diferentes escalões de distância possibilitará, nas situações em que tal seja considerado conveniente, manter o tarifário igual à atual tarifa 3.
- Finalmente, a título de exemplo, a combinação de valores pode, por exemplo, reequilibrar o conjunto dos preços a favor do serviço de caracter eminentemente local (por exemplo nos primeiros 5/6 quilómetros), compensando esta redução com agravamento em maiores distâncias) ou, se se considerar conveniente, optar por solução inversa.

Em nossa opinião, uma solução deste tipo apresenta várias vantagens, que enunciamos:

- Num quadro em que haverá tendência para a diferenciação do serviço de táxi nos diferentes territórios (conforme conclusões preliminares do grupo de trabalho) a estrutura e modelo da tarifa mantém-se idêntica, variando apenas em valores, facilitando a gestão global do processo, a comparabilidade das diferentes soluções, a própria programação dos taxímetros (é diferente programar 10 a 20

[3] O número de escalões deverá ser objeto de avaliação, em função das distâncias dominantes. O número apontado é o vigente em Londres, com um raio de ação de 50 quilómetros.
[4] Na fase de avaliação deverá ser avaliada a opção entre quilómetro ou valor como elemento determinante do escalão. As duas opções são correntemente praticadas.

estruturas distintas ou programar diferentes soluções de preço no quadro da mesma estrutura).

- A flexibilidade permitida possibilita uma maior competitividade do táxi nos territórios urbanos de média dimensão, atualmente penalizada na comparação com o automóvel próprio.
- Essa mesma flexibilidade possibilita, em territórios com reduzida propensão para a mudança, a manutenção de um preçário com estrutura idêntica ao atual, propiciando uma evolução mais suave.

A decisão de introduzir uma tarifa progressiva deverá ser precedida de análise rigorosa de diferentes soluções, envolvendo a simulação do impacto da alteração na atividade real do serviço de táxi em diferentes situações tipo, como sejam grandes centros urbanos, periferias, cidades de média dimensão e territórios de baixa densidade[5].

No conjunto das situações a analisar a receita média por viatura após a alteração deveria ser igual à receita atual, acrescida da taxa de inflação específica para o sector prevista no final do ano da revisão (previsivelmente 2021)[6].

Suplementos

A cobrança de suplementos constitui, frequentemente, um dos motivos de conflito de consumo entre os motoristas e os utilizadores do táxi. Justifica-se, portanto, uma avaliação cuidada da sua cobrança, sem esquecer métodos diferenciados de publicitação dos suplementos cobrados.

A decomposição do preço do serviço de táxi nas suas diferentes componentes tem evidentes vantagens comerciais, na medida em que permite ajustar o valor a cobrar às características de cada serviço específico.

No entanto a cobrança de suplementos constitui um dos maiores fatores de conflitos de consumo por divergência entre motorista e cliente sobre a prática efetiva do serviço (de que é caso típico a discordância sobre as dimensões da bagagem).

As condições de afixação no taxímetro dos valores a cobrar por suplementos, em que o cálculo é efetuado por múltiplos de €0,80, sem identificação dos serviços concretos que estão a ser cobrados, agravam as possibilidades de conflito.

Assim, as Associações, com o objetivo de facilitar a transparência do preço do serviço táxi e limitar o potencial de conflitos de consumo (declarados ou tão só percecionados) propõem a

[5] Em algumas regiões existem sistemas de recolha de informação que possibilitam este tipo de avaliação. Noutros casos não se conhece essa disponibilidade, pelo que seria necessário montar um sistema de recolha da informação

[6] Calculada conforme especificado no documento anexo "Variação dos custos de exploração no sector táxi 2012-2021"

integração do valor dos suplementos[7] na tarifa táxi, com exceção do suplemento de chamada, na medida em que este último constitui uma contraprestação clara da distância e tempo desde o local de estacionamento até ao ponto de inicio do serviço.

Caso esta nossa opção não venha a ter vencimento, mantendo-se a cobrança de suplementos diferenciados (situação atual) essa situação deverá, em nossa opinião, ficar condicionada à possibilidade técnica e normativa de afixação autónoma no taxímetro e na fatura, de cada suplemento convencionado, libertando o valor e afixação destes, dos atuais constrangimentos, possibilitando valores independentes e identificação descritiva dos diferentes suplementos cobrados.

Neste caso deverá ser tida em conta:

- A definição do conteúdo do serviço de táxi básico (a incluir na tarifa).
- A inventariação dos extras anexos ao serviço táxi a cobrir por suplemento definido em convenção.
- A identificação de extras que poderão corresponder a objeto de acordo específico táxi-cliente ou oferta permanente do prestador de serviço.

Serviços iniciados em locais especiais (aeroportos, terminais marítimos, etc.)

Um tipo de serviços que têm sido objeto de esforços (até ao momento infrutíferos) de regular como situação justificando tarifa especial, são os serviços iniciados em aeroportos, terminais marítimos, terminais ferroviários, etc.

É frequente, na Europa, a prática de tarifas fixas, para serviços iniciados nestes locais, com destino nas principais aglomerações que servem. Provavelmente, a localização particular do aeroporto de Lisboa (dentro da cidade) tem tornado mais difícil a definição de uma solução integral para este problema, que poderia passar, ao limite, pela adoção generalizada de um sistema de *voucher* por coroas.

Já localizações mais excêntricas, como seja os casos do Porto, de Faro, ou do futuro aeroporto na margem sul, possibilitarão, talvez, soluções menos complexas.

No quadro da revisão geral da convenção e do sistema tarifário importaria, neste aspeto específico, definir:

- A caracterização de situações que podem justificar tarifas específicas.
- Os níveis territoriais e institucionais competentes para a sua definição.
- Critérios base para a definição destas tarifas em concreto.
- Estas tarifas específicas serão únicas ou alternativas à tarifa comum (eventualmente com ponto de tomada de passageiros diferenciado, acautelando

[7] Ver em "Aspetos Metodológicos" o método de cálculo proposto para determinar o impacto da eliminação dos suplementos no valor da tarifa.

as deslocações aos terminais, por motivos profissionais – por exemplo trabalhadores do aeroporto ou companhias aéreas)?

- Os serviços realizados com base nestas tarifas específicas poderão ser comercializados através de "voucher" de aceitação obrigatória? Ou terão obrigatoriamente de ser comercializados por "voucher"?
- Em função da opção anterior, que opções de programação de taxímetro poderão ser tomadas?

Embora não se enquadre neste ponto específico parece claro que a definição de um tarifário próprio, nomeadamente no caso dos aeroportos e terminais marítimos, obrigará a definições específicas das condições regulamentares a que deverão obedecer as viaturas que pretendam desenvolver serviços ao abrigo deste regime, implicando, ao limite, um licenciamento específico.

Serviços "a percurso"

Em zonas de significativa atividade turística (como por exemplo certos municípios da região de Lisboa e Algarve) verifica-se a ocorrência de procura para serviços designados "a percurso" já previstos na legislação em vigor, mas só regulados na Região Autónoma da Madeira[8]. Trata-se de serviços tipicamente com início e conclusão no mesmo local, passagem por pontos de interesse turístico e eventualmente tempo de espera, durante o serviço.

Eventualmente, este serviço poderia enquadrar-se na modalidade de serviço a contrato, de que é um caso específico.

No entanto, neste caso particular em que uma das partes contratantes (o cliente) dispõe de muito menos informação do que a outra parte (o industrial/motorista) estaremos perante um caso típico de falha de mercado, em que se justifica, quando ocorra potencialmente procura significativa, uma intervenção regulatória, sob a forma de convenção local.

Importa definir:

- Que critérios (interesse turístico, níveis de procura, etc.) justificam a criação de um serviço "a percurso" concreto?
- Que critérios e modelo de cálculo a aplicar na definição do valor? Que nível de definição deverá ser produzido e traduzido no contrato?
- Que entidades intervêm na convenção local do serviço "a percurso"?

Sendo o "serviço a percurso" definido por convenção, ainda que local, a sua realização deverá ser considerada obrigatória, desde que o cliente opte por essa solução.

No início do serviço deverá ser obrigatória a emissão de fatura, identificando o serviço a prestar e respetivo valor.

Este tipo de serviços poderá ser comercializado através de *voucher*.

[8] Anexa-se, a título de exemplo, tabela em vigor na RAM

Viaturas com lotação superior a 4 passageiros

A solução até agora vigente na convenção de serviço de táxi para viaturas de mais de 4 passageiros consistiu na criação de uma estrutura tarifária específica, majorada a partir da tarifa base.

A prática vem demonstrando que este sistema não se adequa à realidade da prestação de serviço de táxi, provocando um conjunto de distorções que tendem a penalizar, quer o cliente, quer o industrial.

Por um lado, o número de serviços em que efetivamente são transportadas mais de 4 pessoas é diminuto (não excedendo com toda a probabilidade 10% dos serviços efetuados por estas viaturas).

Por regra, o cliente residente, conhecedor da diferença de tarifa evita a utilização destas viaturas, praticando seleção ativa, seja em chamada, seja em praça.

Da implementação da tarifa especial resulta um benefício significativo para o serviço em estrada, mas uma situação muito menos favorável (quando não prejudicial) em situações de tráfego intenso.

Tendo em conta o número muito elevado de viaturas com estas características em certas regiões, importa rever o seu enquadramento tarifário, tendo em vista:

- Aproximar o preço ao número de clientes efetivamente transportado, possibilitando a estas viaturas o acesso ao segmento dominante do mercado (até 2 passageiros).
- Assegurar uma compensação justa, quando sejam transportados mais de 4 passageiros, quer em serviço urbano, quer em estrada.

Importa, assim, introduzir um sistema de dupla tarifa com as seguintes características:

- Quando transportando até 4 passageiros, inclusive, aplicar a tarifa padrão
- Quando transportando mais de 4 passageiros aplicar a tarifa agravada, correspondendo a um agravamento entre 60% a 80% da tarifa padrão [9] (agravamento nos valores de distância e tempo).

Ajustamento tarifário em dias especiais

Em certos dias especiais (de que são exemplo os dias 24, 25 e 31 de dezembro e 1 de janeiro, bem como certos feriados locais) verifica-se um desfasamento significativo entre a oferta de táxi e a procura por esse serviço, particularmente no período noturno.

Trata-se, naturalmente, de dia de folga de muitos motoristas, não sendo o tarifário normal compensador dos custos acrescidos (e dos custos sociais incorridos).

Acresce que, nesses dias, razões de segurança rodoviária aconselhariam uma maior utilização dos serviços de táxi (nomeadamente no regresso de encontros familiares e locais de diversão), mas tal só será praticável se a utilização se iniciar na ida.

[9] Corresponde a duplicar a tarifa padrão, aplicando um desconto entre 10% e 20%

- Propõe-se, assim que os serviços efetuados em dias especiais possam beneficiar de uma solução tarifária específica, articulada em duas componentes:
  - Aplicação da tarifa de fim-de-semana durante as 24 horas dos dias 24 e 31 de dezembro.
  - Aplicação de um suplemento especial automático em serviços iniciados durante o período noturno.

Tarifas sazonais

Nalgumas regiões do país com forte atração turística, a procura de serviço de táxi é muito marcada pela sazonalidade derivada da respetiva procura. Na época baixa não há clientes, na época alta não há táxis.

Verifica-se um desfasamento significativo permanente entre a oferta e a procura que não poderá ser resolvido apenas com recurso à contingentação.

Propõe-se, assim, a introdução, nas regiões em que justifique, de uma diferenciação tarifária sazonal que, compensando o esforço adicional exigido na época alta, permitisse reforçar a procura local do serviço de táxi, na época baixa, tornando-o mais atrativo.

Haverá, portanto, que definir:

- Que critérios podem fundamentar a definição de tarifas sazonais em algumas regiões.
- Qual o nível territorial competente para a fixação de tarifas sazonais.

Revisão automática da Convenção

Embora os tempos que correm não sejam infelizmente favoráveis a taxas de inflação elevadas não é sustentável repetir uma situação em que decorrem 9 anos entre atualização do preço do serviço táxi, acumulando uma divergência de custos de cerca de 10%.

Acresce que tendo em conta a atual política de revisão da RMMG com ganhos reais de poder de compra (portanto com aumentos superiores à taxa de inflação), prevendo-se que em 2023 possa alcançar os € 750,00, a FPT considera que, a par de eventuais revisões estruturais da convenção deveria ser previsto um mecanismo automático de revisão de preços.

Para o efeito importaria rever o atual ponderador que está já desfasado da realidade, definindo um valor acumulado de variação de preços que desencadearia, de forma automática, a revisão do preço do serviço de táxi, sem alteração da estrutura do tarifário, no final de ano seguinte.

Aspetos metodológicos

A revisão integral da convenção de serviço de táxi que se propõe efetuar em 2022 pressupõe um trabalho técnico longo, pontuado por momentos de avaliação e conclusão em que o grupo de trabalho será chamado a pronunciar-se.

Todo o trabalho necessário à revisão estrutural deverá, tendo em conta a sua dimensão, desenvolver-se ao longo do tempo, iniciando-se o mais cedo possível, nomeadamente no que respeita a um debate preliminar no Grupo de Trabalho e à recolha de informação.

Será, nomeadamente, necessário:

- Sistematizar as opções a ponderar (as apresentadas neste documento e outras que as entidades participantes no grupo de trabalho entendam apresentar).
- Recolher informação sobre soluções praticadas noutros países, nomeadamente europeus para as opções consideradas.
- Recolher, selecionar e tratar dados reais de serviços de táxi, representativos das várias realidades, por forma a construir modelos representativos que permitam testar os impactos das diferentes opções.
- Ponderar a conveniência de inquirir utilizadores de serviço de táxi e, considerando-se conveniente, proceder a esses inquéritos.

Alerta-se para que o trabalho a realizar, implicando recolha e tratamento de informação representativa de realidades representativas do sector táxi envolverá nalguns casos a montagem de sistemas de recolha de informação em viaturas selecionadas, envolvendo custos que não poderão ser suportados pelas Associações.

Seria, portanto, conveniente dotar o Grupo de Trabalho dos recursos financeiros necessários à realização da recolha de informação essencial à correta ponderação das soluções necessárias, não sendo razoável desenvolver estas alterações com base exclusiva nas perceções parcelares dos diferentes agentes.

Idêntica situação se colocará, noutras sedes, quando for necessário abordar a concretização descentralizada da tarifa.

Notas Finais

As normas da Convenção do Serviço de Táxi têm muitos anos de existência, nos aspetos essenciais das suas soluções, designadamente na estrutura do tarifário.

A influência do quadro nela definido para a conformação do mercado e para as práticas dos seus agentes é, naturalmente, determinante.

Uma alteração estrutural, na linha da que agora se propõe, só será possível na medida em que seja compreendida nos seus efeitos e em geral entendida como beneficiando genericamente todos os intervenientes (industriais e clientes).

Para além de suportar todas as hipóteses na análise do impacto de alternativas e na comparação com a situação atual, a introdução de nova estrutura de sistema tarifário e convenção(ões) deverá acautelar:

- As alterações tarifárias estruturais vão necessariamente implicar que um número (talvez significativo) de taxímetros terão de ser substituídos. O mesmo poderá ter de acontecer com as lanternas. Deverá ponderar-se a possibilidade de (exceto em casos de obsolescência extrema) permitir a continuidade da sua utilização, sem acesso a novas soluções tarifárias que os equipamentos não comportem (por exemplo suplementos, tarifas sazonais). É, no entanto, evidente que só poderão continuar em utilização equipamentos com capacidade de responder às novas exigências básicas do serviço.
- No quadro da revisão dos contingentes e da descentralização de competências regulatórias, terminará a tarifa única no Continente, sendo progressivamente substituída por tarifas regionais/locais. Será, no entanto, necessário acautelar, com uma tarifa supletiva, a cobertura de regiões que não entendam necessário, pelo menos de momento, definir tarifa própria.

Lisboa, 18 de novembro de 2020

Com os melhores cumprimentos,

A Direcção da ANTRAL

Florêncio Plácido de Almeida

A Direcção da FPT

Carlos Alberto Simões Ramos

Anexos:

Variação dos custos de exploração no sector táxi 2012-2021

Tabela de serviços "a percurso" em vigor na RAM

ANTRAL

Proposta Revisão da Convenção de Serviço de Táxi

No quadro das atividades do Grupo de Trabalho para a Modernização do Sector Táxi as associações representativas participantes apresentaram, em 18 de novembro passado, um documento de reflexão intitulado "Atualização da Convenção e Reestruturação do Sistema Tarifário".

O debate no Grupo de Trabalho permitiu consensualizar, do ponto de vista das associações, alguns aspetos preliminares, designadamente:

- A necessidade urgente de proceder a uma revisão dos preços do serviço de táxi, por forma a repor as condições económicas de prestação de serviço, degradadas pela evolução dos custos de exploração nos últimos oito anos (calculada atualmente em 9,25%, já considerando a recente atualização da remuneração Mínima Mensal Garantida).

- A consideração de que os potenciais impactos das previsíveis alterações do enquadramento legal (na linha das conclusões preliminares do Grupo de Trabalho) não são, neste momento, ainda percetíveis, prevendo-se que a sua implementação (e, portanto, os seus impactos) só venham a ser parcialmente sentidos ao longo dos próximos dois anos).

- A revisão da convenção a realizar de imediato não poderá, assim, afastar-se significativamente da atual estrutura, devendo, no entanto, dar de imediato resposta a situações já consensualizadas, quer no âmbito do Grupo de Trabalho, quer em desenvolvimentos anteriores, não concretizados por falta de oportunidade.

A proposta que agora se apresenta incide, assim, sobre:

- Reequilíbrio entre a componente bandeirada e as componentes distância e tempo, com redução substancial do valor da primeira, que regressa assim à sua função tradicional.

- Revisão do diferencial entre a tarifa diurna e noturna, por forma a bonificar esta última, desta forma acautelando o acréscimo de custos salariais inerente (subsídios de turno e de trabalho noturno).

- Manutenção dos coeficientes de relação entre as diferentes tarifas.

- Alteração do regime tarifário em dias especiais (24, 25 e 31 de dezembro e 1 de janeiro).

- Diferenciação das tarifas a praticar pelas viaturas de mais de 4 passageiros, em função do número de passageiros transportados.

- Eliminação dos suplementos de bagagem e animal de companhia, ponderação do suplemento de chamada.
- Eliminação da Tarifa "a hora" (Tarifa 6)
- Introdução de normas que possibilitem a adição posterior à Convenção de convenções específicas, incidindo sobre serviços iniciados em determinados locais (aeroportos e terminais marítimos turísticos), serviços a percurso, tarifas específicas regionais, prevendo, designadamente, o âmbito dessas convenções, as partes intervenientes e o processo da sua celebração.

Do conjunto das alterações elencadas deverá resultar um impacto próximo do acréscimo de custos de exploração calculados em 9,25%, sendo o diferencial apurado transportado para a próxima revisão tarifária, cuja data deverá ser desde já prevista na própria Convenção, por forma a evitar a acumulação de variações significativas.

TARIFAS A APLICAR

Todas as viaturas, quando transportem até quatro passageiros, inclusive

A proposta de revisão de tarifas que agora se apresenta obedeceu ao conjunto de critérios que se descrevem.

Os cálculos foram baseados na tarifa urbana (Tarifa 1) que corresponde ao maior segmento de mercado, sendo as restantes tarifas deduzidas em função destas, respeitando os rácios atualmente em vigor.

Um primeiro elemento da proposta consiste no abandono do sistema de bandeirada introduzido na revisão tarifária de 2013 (atualmente em vigor), que, ao incluir um valor de bandeirada elevado (€3,25 para os primeiros 1800 m) produziu uma distorção no sistema tradicional com impacto nos serviços de menor dimensão.

De facto, considerando que o serviço mediano[1], exclusivamente em tarifa 1, percorre uma distância de 4,2 km, os primeiros 1800 m (43%), percorridos ao valor/km de €1,8 agravavam de forma significativa o custo final da grande maioria dos serviços.

Assim, propõe-se o regresso à bandeirada considerada como tarifa de arranque, fixando o seu valor base em €2,50, para uma distância a percorrer correspondente a uma fração de distância, em 178,6 metros.

[1] Serviço mediana calculado sobre um universo de 391.500 serviços, realizados em tarifa 1, diurna, em 2019, por um total de 152 viaturas até 4 lugares licenciadas na cidade de Lisboa, para os quais foi possível tratar dados sobre tarifa, ponto de início e fim de serviço, data/hora, valor e distância. Ver Nota Técnica.

ANTRAL - Associação Nacional dos Transportadores Rodoviários em Automóveis Ligeiros:
Av. Engenheiro Arantes e Oliveira, nº 15 1900-221 Lisboa Tel.: 218 444 053 Fax: 21 844 40 57 antral@antral.pt -www.antral.pt
FPT - Federação Portuguesa do Táxi:
Estrada do Paço do Lumiar, Lote R2 Loja A 1600-543 Lisboa Tel: 217 112 870 Fax: 217 112 879 sede@fptaxi.pt – www.fptaxi.pt

Na medida em que o peso desta distância no serviço mediano se reduz para 4,2% o impacto do valor da bandeirada tem um peso mais reduzido no valor do serviço.

O valor por km foi aumentado para €0,56, que corresponde a um aumento de 19,1% que corresponde à compensação da bandeirada e da necessária atualização de preços.

No valor/hora foi praticada uma atualização de 11,5%, para €16,50 por hora.

Em serviços típicos, exemplificativos dos efeitos pretendidos, o resultado destas alterações foi o seguinte[2]:

TARIFA URBANA - T1 - DIURNA												
	Valor Bandei-rada	Distância Bandei-rada	Distância Frações	Fração (m)	nº Frações	Tempo (seg.)	Fração (seg.)	nº Frações	Nº Total Frações	Valor Frações	Valor Total	Variação
Convenção Atual												
3km+6min	3,25	1 800	1 200	212,77	6	360	24	15	21	2,10	5,35	---
5km+6min	3,25	1 800	3 200	212,77	16	360	24	15	31	3,10	6,35	---
7km+6min	3,25	1 800	5 200	212,77	25	360	24	15	40	4,00	7,25	---
Proposta												
3km+6min	2,50	178,6	2821,4	178,57	16	360	22	17	33	3,30	5,80	8,4%
5km+6min	2,50	178,6	4821,4	178,57	27	360	22	17	44	4,40	6,90	8,7%
7km+6min	2,50	178,6	6821,4	178,57	39	360	22	17	56	5,60	8,10	11,7%

Conforme se verifica, os valores propostos enquadram-se, em média aritmética simples (9,6%) nos objetivos definidos para a revisão tarifária.

Já quando se procede ao recalculo dos valores dos serviços no universo de serviços tratados (ver nota 1) o impacto da alteração proposta é o constante do quadro abaixo:

AVALIAÇÃO DO IMPACTO DA PROPOSTA
TARIFA URBANA (T 1) DIURNA

	Convenção Atual	Convenção Proposta	Variação
Caracterização			
Nº Viaturas	152	152	---
Nº serviços em tarifa diurna	391 485	391 485	---
Quilómetros nos serviços	1 944 588,5	1 944 588,5	---
Valor Serviços (excluindo suplementos e extras)	2 525 132,10	2 718 047,90	7,6%
Indicadores			
Valor Médio por quilómetro (€)	1,299	1,398	7,6%
Mediana dos Valores por quilómetro (€)	1,424	1,543	8,4%
Valor Médio por serviço (€)	6,45	6,94	7,6%
Mediana dos Valores por serviço (€)	5,95	6,40	7,6%
Distância Média por serviço (km)	5,0		---
Mediana das distâncias por serviço (km)	4,2		---
Tempo Médio por Serviço (min/seg)	14'22''		---

[2] As tabelas e quadros com tipo reduzido integram, em dimensão ampliada a Nota Técnica anexa

ANTRAL - Associação Nacional dos Transportadores Rodoviários em Automóveis Ligeiros:
Av. Engenheiro Arantes e Oliveira, nº 15 1900-221 Lisboa Tel.: 218 444 053 Fax: 21 844 40 57 antral@antral.pt -www.antral.pt
FPT - Federação Portuguesa do Táxi:
Estrada do Paço do Lumiar, Lote R2 Loja A 1600-543 Lisboa Tel: 217 112 870 Fax: 217 112 879 sede@fptaxi.pt – www.fptaxi.pt

Mediana dos Tempos por serviço (min/seg)	13'32''	---

Verifica-se, assim, que o impacto efetivo da alteração tarifária proposta, sobre um conjunto de serviços representativos da realidade da prestação de serviço de táxi na cidade de Lisboa, é de 7,6%, o que reforça a compatibilização com os objetivos propostos.

A proposta de nova tarifa de serviço noturno foi desenvolvida com critérios idênticos aos utilizados na tarifa de serviço diurno.

No entanto, verifica-se que o diferencial do preço efetivo do serviço entre o serviço noturno e o serviço diurno não corresponde aos acréscimos de custo de exploração inerentes à disponibilização da viatura para o serviço em período noturno, nomeadamente o agravamento dos custos de mão-de-obra, em média de 22% (resultante do abono de subsídio de turno ou de trabalho noturno, conforme o caso).

Quando analisamos a diferença efetiva em valor do serviço (com base no universo que temos referenciado) constatamos que o valor cobrado por cada quilómetro em serviço noturno é apenas, em média, superior em 4,6% ao valor cobrado no quilómetro em serviço diurno (1,359€ à noite e 1,299€ de dia).

É certo que os serviços em tarifa noturna, devido também à maior distância percorrida, apresentam um valor por serviço superior em 9,8% ao valor do serviço em tarifa diurna.

Mas o que não é menos verdade é que, enquanto a tarifa noturna é aplicada em cerca de 57% do tempo, o número de serviços efetuados não excede, no universo considerado, os 34% dos serviços totais.

Tendo como objetivo assegurar um diferencial tarifário próximo dos 10%, que se admite ser o ajustado ao diferencial de custos de exploração, propõe-se, assim, aumentar o valor por quilómetro e a bandeirada à taxa aplicada na atualização da tarifa diurna, para 0,56€/km e €3,00, respetivamente, mantendo as relações atualmente existentes entre as duas tarifas.

No que respeita ao valor hora, em linha com a necessidade já anteriormente reconhecida, propomos que se estabeleça uma relação com o valor hora diurno que acompanhe a relação dos outros elementos tarifários, fixando o valor hora em €20,00.

Seguindo o mesmo método utilizado na tarifa diurna, estimou-se o efeito da alteração tarifária na mesma seleção de serviços típicos, com os resultados constantes do quadro abaixo:

TARIFA URBANA - T1 - NOTURNA

	Valor Bandeirada	Distância Bandeirada	Distância Frações	Fração (m)	nº Frações	Tempo (seg.)	Fração (seg.)	nº Frações	Nº Total Frações	Valor Frações	Valor Total	Variação
Convenção Atual												
3km+6min	3,9	1 440	1 560	178,57	9	360	24	15	24	2,40	6,30	---
5km+6min	3,9	1 440	3 560	178,57	20	360	24	15	35	3,50	7,40	---
7km+6min	3,9	1 440	5 560	178,57	32	360	24	15	47	4,70	8,60	---
Proposta												
3km+6min	3,00	142,9	2857,1	149,25	20	360	18	20	40	4,00	7,00	11,1%
5km+6min	3,00	142,9	4857,1	149,25	33	360	18	20	53	5,30	8,30	12,2%
7km+6min	3,00	142,9	6857,1	149,25	46	360	18	20	66	6,60	9,60	11,6%

Conforme se verifica os valores propostos superam, em média aritmética simples (11,6%), os objetivos definidos para a atualização tarifária, o que resulta de estarmos perante uma revisão que envolve em simultâneo a correção de um desequilíbrio.

Ao proceder ao recalculo dos valores dos serviços em tarifa noturna no universo de viaturas já referenciado, constatamos que a alteração agora proposta assegura o objetivo de estabelecer uma diferenciação da ordem dos 10% no valor médio por quilómetro (1,538€ face a 1,398€ em tarifa diurna) e de 9,4% no valor da respetiva mediana (1,688€ que comparam com 1,543€), conforme consta do quadro seguinte:

AVALIAÇÃO DO IMPACTO DA PROPOSTA
TARIFA URBANA (T 1) NOTURNA

	Convenção Atual	Convenção Proposta	Variação
Caracterização			
Nº Viaturas	152	152	---
Nº serviços em tarifa noturna	198 505	198 505	---
Quilómetros nos serviços	1 035 016,5	1 035 016,5	---
Valor Serviços (excluindo suplementos e extras)	1 406 857,35	1 592 317,80	13,2%
Indicadores			
Valor Médio por quilómetro (€)	1,359	1,538	13,2%
Mediana dos Valores por quilómetro (€)	1,500	1,688	12,5%
Valor Médio por serviço (€)	7,09	8,02	13,2%
Mediana dos Valores por serviço (€)	6,6	7,40	12,1%
Distância Média por serviço (km)	5,2		---
Mediana das distâncias por serviço (km)	4,4		---
Tempo Médio por Serviço (min/seg)	12'11''		---
Mediana dos Tempos por serviço (min/seg)	11'50''		---

Globalmente, o impacto da alteração tarifária agora proposta, no universo dos serviços destas viaturas é de 9,6%, valor que se inscreve no objetivo proposto, conforme quadro resumo:

IMPACTO GLOBAL DA PROPOSTA

	Convenção Atual	Convenção Proposta
Nº Viaturas	152	
Total de serviços em tarifa 1 (Dia + Noite)	589 990	
Total de km percorridos em Tarifa 1	2 979 605	
Valor Total de Serviços em Tarifa 1 (excluindo suplementos e extras)	3 931 989,45	4 310 365,70
Valor Médio por km (€)	1,320	1,447
Impacto da proposta de alteração	9,6%	

A tabela relativa à Tarifa Urbana (Tarifa 1) que se propõe será, assim:

TARIFA URBANA (TARIFA 1)

Tarifa 1	Bandeirada		Km	Hora	Frações		
	metros	€	€	€	metros	segundos	€
Todas as viaturas quando transportem até 4 passageiros (inclusive)							
Diurna	178,60	2,50	0,56	16,50	178,57	22	0,10
Noturna	142,90	3,00	0,67	20,00	149,25	18	0,10

A partir da tabela proposta para os serviços sujeitos à tarifa urbana calcularam-se, por aplicação generalizada dos critérios historicamente presentes nas Convenções, as tabelas correspondentes às tarifas 3 (quilómetro com retorno em vazio) e 5 (quilómetro com retorno ocupado).

Embora subsistam dúvidas sobre a manutenção destas tarifas na sua atual formulação e relação com a tarifa 1 entende-se não ser conveniente proceder à revisão da mesma, na atual situação de mercado, no tempo disponível e na pendência dos impactos das alterações ao enquadramento regulamentar do sector.

Introduzem-se apenas duas alterações pontuais, de impacto muito reduzido, por um lado, não acionando a contagem de tempo no percurso da bandeirada (tendo em conta a sua redução a 178,6 metros) e, por outro lado, eliminando a duplicação da distância incluída na bandeirada em tarifa 5 (pela mesma razão).

Os parâmetros restantes mantêm-se, designadamente:

- Valor e distância a percorrer da bandeirada, igual à tarifa 1.
- Preço por hora em espera, igual à tarifa 1.
- Valor quilómetro duplo da tarifa 1 no caso da tarifa 3, igual à tarifa 1 no caso da tarifa 5.

Propõe-se, assim, que a tabela a aplicar para serviços "ao quilómetro" seja a seguinte:

TARIFAS "AO QUILÓMETRO" (TARIFAS 3 E 5)

	Bandeirada		Km	Hora	Frações		
	metros	€	€	€	metros	segundos	€
Tarifa 3 - Todas as viaturas quando transportem até 4 passageiros (inclusive)							
Diurna	178,60	2,50	1,12	16,50	89,29	22	0,10
Noturna	142,90	3,00	1,34	20,00	74,63	18	0,10
Tarifa 5 - Todas as viaturas quando transportem até 4 passageiros (inclusive)							
Diurna	178,60	2,50	0,56	16,50	178,57	22	0,10
Noturna	142,90	3,00	0,67	20,00	149,25	18	0,10

Nota: Nas tarifas 3 e 5 não haverá acionamento do relógio durante a bandeirada

No tempo disponível para elaborar a presente proposta não foi possível proceder à análise do impacto da mesma num universo de serviços reais. Essa análise poderá ser conduzida no período de avaliação, em tempo de incorporar eventuais ajustamentos.

Viaturas certificadas para o efeito, quando transportem mais de quatro passageiros

Conforme conclusão consensual do Grupo de Trabalho, na sequência de propostas apresentadas pelas associações em todas as anteriores tentativas de revisão da Convenção, propõe-se a adoção de um regime bi-tarifa a aplicar a todas as viaturas com lotação certificada para o transporte de mais de quatro passageiros.

Assim, estas viaturas em todas as situações em que transportem até 4 passageiros (inclusive) praticarão as tarifas em vigor para as viaturas com lotação de 4 passageiros (1, 3, 5, conforme aplicável).

Os taxímetros destas viaturas serão programados com um segundo grupo de tarifas (por comodidade agora designadas 1A, 3A e 5A), que serão selecionadas nas situações em que transportem mais de 4 passageiros.

No decurso dos serviços realizados com recurso a estas tarifas tal facto será publicitado, seja por afixação do respetivo número no taxímetro, seja por exibição do código correspondente na lanterna.

Nos casos em que os taxímetros (raros) e as lanternas (significativos) não comportem, por constrangimentos técnicos, esta afixação, não poderão ser programadas no taxímetro as tarifas especiais, sendo todos os serviços prestados no âmbito das tarifas base.

A tarifa especial obtém-se pelo agravamento de 28% dos valores por quilómetro e hora constantes da tabela das tarifas base, do que resulta a seguinte tabela:

TARIFAS DE VIATURAS CERTIFICADAS, QUANDO TRANSPORTEM MAIS DE 4 PASSAGEIROS

Tarifa	Bandeirada		Km	Hora	Frações		
	metros	€	€	€	metros	Segundos	€
Tarifa 1A - Viaturas certificadas, só quando transportando mais de 4 passageiros							
Diurna	178,6	2,50	0,72	21,1	138,89	17	0,1
Noturna	142,9	3,00	0,86	25,6	116,28	14	0,1
Tarifa 3A -Viaturas certificadas, só quando transportando mais de 4 passageiros							
Diurna	178,6	2,50	1,43	21,1	69,93	17	0,1
Noturna	142,9	3,00	1,72	25,6	58,14	14	0,1
Tarifa 5A - Viaturas certificadas, só quando transportando mais de 4 passageiros							
Diurna	178,6	2,50	0,72	21,1	138,89	17	0,1
Noturna	142,9	3,00	0,86	25,6	116,28	14	0,1

Nota: Nas tarifas 3 e 5 não haverá acionamento do relógio durante a bandeirada

A avaliação do impacto desta alteração revela-se como particularmente difícil, na medida em que não é possível, com a informação disponível, saber a proporção dos serviços efetuados

com estas viaturas quando transportam mais de 4 passageiros, admitindo-se que seja reduzida.

A sujeição da grande maioria dos serviços ao regime tarifário comum (viaturas até 4 passageiros) tem um impacto reduzido em regiões com elevado congestionamento de tráfego, em que a atual relação de preço distância/tempo é desfavorável a estas viaturas, mas pode ser significativo, em sentido negativo, em situações de serviços prestados dominantemente em estrada, com elevadas velocidades médias.

Por outro lado, em todas as situações, esta alteração tarifária permite o acesso destas viaturas ao mercado dominante (constituído por serviços envolvendo em média 2 passageiros), o que resultará num aumento do volume de serviço prestado, que poderá compensar a eventual queda de receita por quilómetro, quando esta se verifique.

Este acesso a uma procura mais alargada é particularmente importante no atual contexto, permitindo minorar os impactos da quebra de procura no segmento turístico, que se prevê prolongada, e que constituía o segmento de mercado preferencial destas viaturas.

É recomendável a monitorização específica desta situação, por forma a poder introduzir, em próxima revisão da Convenção, os ajustamentos que se venham a revelar necessários.

SUPLEMENTOS

Eliminação dos suplementos de bagagem e animal de companhia

A cobrança de suplementos por bagagem e por animal de companhia constitui um dos motivos mais frequentes de conflito no serviço de táxi.

Para essa situação contribui o facto de a exibição dos suplementos no taxímetro não ser transparente. O valor está lá, bem visível, mas não é possível a exibição dos factos que fundamentam a sua cobrança.

Acresce que a dimensão exata dos volumes (e suas caraterísticas) que implicam a cobrança de suplementos é, com frequência, motivo de conflito adicional, incluindo com as entidades fiscalizadoras.

Para mais, sendo os suplementos múltiplos de um mesmo valor não é evidente para o cliente a que se refere exatamente o valor exibido, quando ocorra a cobrança simultânea de vários suplementos.

Considerando-se que a supressão destes suplementos, mediante justa compensação, mereceu um acolhimento generalizado no Grupo de Trabalho, entendem as associações concordar com a eliminação dos suplementos atualmente devidos por transporte de bagagem e de animal de companhia.

Assim, importa avaliar o impacto económico desta eliminação.

Para o efeito procedeu-se à análise, num universo de cerca de 3.250.000 serviços[3], prestados por 774 viaturas em diversas zonas do território nacional, cujos dados permitem identificar o valor de suplementos cobrados.

Conforme consta da tabela síntese abaixo, o valor destes suplementos corresponde a 2,8% do valor total de serviços (valor incluindo suplementos, mas excluindo extras, como portagens e gratificações) e 13,9% do valor total dos serviços com estes suplementos.

Suplementos Bagagem e Animal de Companhia

Sediamento	Regime Tarifário Municipal	Viaturas	Dados Gerais		Suplementos Bagagem e Animal de Companhia							
			Nº Total Serviços	Valor Total Serviços, Incluindo Suplementos	Serviços c/ Suplementos Bagagem / Animal	% Serviços c/ Suplemento Bagagem / Animal	Valor Serviços c/ Suplemento Bagagem / Animal	Peso Valor Serviços c/ Suplemento no Valor Total	Nº Suplementos Cobrados	Valor dos Suplementos	Peso dos Suplementos Bagagem / Animal no valor total dos serviços c/ estes suplementos	Peso dos Suplementos Bagagem / Animal na Receita Total
Lisboa (cidade)	Urbano	574	2 374 201	19 731 444,60	365 997	15,4%	3 568 491,10	18,1%	369 092	590 547,20	16,5%	3,0%
Outros municípios AML	Urbano	86	481 374	4 199 362,30	42 461	8,8%	388 495,05	9,3%	42 719	68 350,40	17,6%	1,6%
Algarve	Km	78	277 221	4 142 826,85	78 300	28,2%	1 822 501,20	44,0%	89 003	142 404,80	7,8%	3,4%
Cidade Média Dimensão	Urbano/Km	36	115 530	1 008 741,70	6 542	5,7%	81 299,65	8,1%	6 584	10 534,40	13,0%	1,0%
Total		774	3 248 326	29 082 375,45	493 300	15,2%	5 860 787,00	20,2%	507 398	811 836,80	13,9%	2,8%

A desagregação dos indicadores permite constatar realidades bem distintas, desde logo no peso que os serviços com suplementos assume, nomeadamente no Algarve (28,2% dos serviços e 44,0% do valor total) e também na cidade de Lisboa (15,4% e 18,1%), enquanto na periferia de Lisboa e na cidade de média dimensão esse peso é mais reduzido (8,8% e 5,7% dos serviços com estes suplementos), divergências que atestam o peso que os serviços turísticos representam nas primeiras duas situações.

Note-se, no entanto, que quando calculamos o peso do valor dos suplementos no valor dos serviços com suplemento, verificamos que, em consequência da maior distância média destes serviços na região algarvia o valor do suplemento contribui menos para o valor final do serviço (apenas 7,8% contra 13,0% a 17,5% nas outras regiões).

Também o contributo do valor destes suplementos na receita total é muito variável, oscilando entre 1% (no caso da cidade de média dimensão analisada) e 3,0% - 3,4% (em Lisboa e no Algarve, respetivamente).

Note-se que não foi possível obter dados relevantes de municípios de reduzida densidade urbana e populacional o que limita, naturalmente, o alcance da avaliação de impacto.

De qualquer forma, a eliminação destes dois suplementos constitui um sacrifício considerável em termos de receita perdida, só sustentável num quadro de revisão significativa da tarifa como o que agora se propõe.

Manutenção ou eliminação do suplemento de chamada

O suplemento de chamada atualmente cobrado tem um peso na receita geral semelhante ao conjunto dos outros suplementos (2,6%).

[3] Ver, a este propósito, Nota Técnica

Tendo em conta que o seu valor (0,80€) é metade do valor de qualquer dos outros suplementos e que é apenas cobrado uma vez em cada serviço, torna-se evidente que a sua presença nos serviços é bastante mais significativa.

O quadro abaixo[4] permite perceber a sua relevância:

Suplemento de Chamada

Sediamento	Regime Tarifário Municipal	Viaturas	Dados Gerais		Suplemento Chamada						
			Nº Total Serviços	Valor Total Serviços, Incluindo Suplementos	Serviços c/ Suplementos Chamada	% Serviços c/ Suplemento Chamada	Valor Serviços c/ Suplemento Chamada	Peso Valor Serviços c/ Suplemento no Valor Total	Valor do Suplemento	Peso do Suplemento Chamada no valor total dos serviços c/ Chamada	Peso do Suplemento Chamada na Receita Total
Lisboa (cidade)	Urbano	574	2 374 201	19 731 444,60	555 261	23,4%	5 200 765,70	26,4%	444 208,80	8,5%	2,3%
Outros municípios AML	Urbano	86	481 374	4 199 362,30	221 566	46,0%	1 996 755,20	47,5%	177 252,80	8,9%	4,2%
Algarve	Km	78	277 221	4 142 826,85	117 723	42,5%	980 759,20	23,7%	94 178,40	9,6%	2,3%
Cidade Média Dimensão	Urbano/Km	36	115 530	1 008 741,70	53 163	46,0%	490 415,60	48,6%	42 530,40	8,7%	4,2%
Total		774	3 248 326	29 082 375,45	947 713	29,2%	8 668 695,70	29,8%	758 170,40	8,7%	2,6%

Como se constata, o suplemento de chamada está presente em cerca de 30% dos serviços estudados, mas em quase 50% dos serviços, nas regiões estudadas, exceto na cidade de Lisboa (23,4%). Esta diferença justifica-se pelo peso do *hailing* em Lisboa (marginal nas outras regiões) e fundamentalmente pelas concentrações de início dos serviços (aeroporto, terminais de transporte coletivo, serviços de saúde, polos comerciais) que não têm o mesmo peso nas outras zonas estudadas (com exceção do Algarve, mas só no que respeita ao aeroporto de Faro).

Note-se que a não inclusão na análise de municípios de baixa densidade não distorce as conclusões, na medida em que neste se praticará, em geral, o regime de estacionamento fixo, sem suplementos, com acionamento de taxímetro a partir do ponto de estacionamento.

Embora entidades integrantes do Grupo de Trabalho tenham avançado com a supressão deste suplemento, a adoção desta medida neste momento não é consensual para as duas associações:

- Numa primeira alternativa, a eliminação do suplemento de chamada resultaria na adoção do regime que vigora no estacionamento fixo, em que o acionamento do taxímetro no momento da aceitação do serviço resultaria, provavelmente, num acréscimo de custo para o cliente, para mais um custo cuja formação não seria acompanhada por este, podendo dar origem a um acréscimo de conflitualidade.

- Em alternativa, a supressão do suplemento, mantendo-se o atual regime de acionamento do taxímetro, acarretaria a necessidade de compensar, na revisão em curso, um adicional de 2,6%, em acréscimo aos 2,8% resultantes da eliminação dos outros suplementos o que não nos parece acomodável.

[4] Ver a este propósito Nota Técnica

- Esta situação resultaria ainda, assim que se verificasse o espontâneo ajustamento dos operadores à nova situação, numa provável restrição da oferta disponível, por fuga dos operacionais à resposta a pedidos de serviço que implicassem maiores deslocações prévias (seja em distância, seja em tempo).

- Acresce que, na medida em que este suplemento passará a ser o único praticável, a introdução de suplementos pode ser bloqueada com exceção deste, na própria programação do taxímetro, evitando-se por esta via a eventual prática de abusos.

TARIFA EM DIAS ESPECIAIS (24, 25 e 31 de dezembro, 1 de janeiro)

Em propostas anteriores de revisão da atual Convenção as associações têm pugnado pela adoção de políticas tarifárias tendentes a conferir um enquadramento mais favorável aos serviços de táxi realizados nos dias 24, 25 e 31 de dezembro, bem como 1 de janeiro.

A necessidade de assegurar um tratamento tarifário específico aos serviços realizados nestes dias tem merecido concordância no processo de revisão intentado em 2014 e, novamente, em 2018, bem como em diferentes contactos com responsáveis políticos.

Não tendo sido concretizada qualquer alteração da Convenção não foi possível implementar as alterações previstas.

Também no grupo de trabalho esse tratamento diferenciado mereceu consenso genérico.

A conveniência de adotar um tratamento diferenciado resulta das seguintes constatações:

- Embora os dias 24 e 31 de dezembro não sejam feriados nacionais a generalização de tolerâncias de ponto e coincidência com férias escolares geram, do ponto de vista das relações laborais em todos os sectores e também no sector táxi situações idênticas às dos feriados.

- Acresce que, ao contrário dos restantes feriados, as atividades próprias da quadra em que o comércio e a restauração se mantêm ativos, envolvem um volume acrescido de deslocações e congestionamento de tráfego automóvel, não só nas grandes cidades, mas na generalidade dos aglomerados urbanos (últimas compras e deslocações para festas), onde se verificariam ganhos se menos pessoas se sentissem compelidas a utilizar o meio de transporte individual.

- Por outro lado, nas noites de 24/25 de dezembro e 31/1 de janeiro, onde as deslocações são já de regresso ao domicílio, após as "festas", uma maior utilização do transporte em táxi permitiria ganhos em termos de segurança rodoviária.

- Um reforço da oferta de serviço de táxi nestes dias (e particularmente noites) poderia contribuir para resolver estes problemas, mas só será possível se os custos acrescidos

resultantes da necessidade de compensar os motoristas pela sua disponibilidade nestas ocasiões especiais puderem balanceados.

Na avaliação a que se procedeu[5] constatamos estar (no conjunto dos 4 dias) perante 1% do total dos serviços realizados ao longo do ano e de 0,95% da receita total.

O quadro seguinte permite constatar, o número de serviços abrangidos nas diversas regiões:

Serviços em Dias Especiais

Sediamento	Viaturas	Nº Total Serviços	Total de Serviços nos dias especiais					Em tarifa diurna			Nas noites especiais		
			24/12	25/12	31/12	01/01	Total	24/12	31/12	Total	N24/25	N31/01	Total
Lisboa (cidade)	574	2 374 201	5 065	2 947	6 265	8 989	23266	3 812	4 760	8572	964	2 979	3943
Outros municípios AML	86	481 374	1 167	447	1 354	2 131	5099	981	1 134	2115	98	345	443
Algarve	78	277 221	512	223	725	1 139	2599	431	521	952	56	621	677
Cidade Média Dimensão	36	115 530	300	107	325	720	1452	233	264	497	22	273	295
Total	774	3 248 326	7 044	3 724	8 669	12 979	32 416	5 457	6 679	12 136	1 140	4 218	5 358

O total de serviços realizados nestes dias, coincide com o esperado para um conjunto de dias médios idênticos (2 dias úteis e dois feriados) que é de 33.940. Pelo contrário, o número de serviços realizados em tarifa diurna em 24 e 31 de dezembro é claramente inferior ao esperado para dois dias úteis, que seria de 15.066 serviços.

Por outro lado, o número de serviços realizado em 1 de janeiro e nomeadamente os realizados na noite de 31/01 excedem claramente os valores expectáveis de 7.300 e 2.400, respetivamente.

No que respeita à receita gerada nestes dias verificam-se desvios significativos em relação ao valor do serviço médio, em função de diferentes padrões de serviço, nomeadamente distâncias mais longas e congestionamentos de tráfego agravando o custo por quilómetro percorrido.

O quadro abaixo permite avaliar esses desvios e o reduzido valor relativo dos serviços realizados nas noites de 24/25 e 31/01, resultantes da sua reduzida dimensão, com exceção do verificado nos outros municípios da AML.

Serviços nos Dias Especiais - Valor Total e Média por Serviço

Sediamento	Todos os Serviços, todas as Tarifas				Serviços nos dias especiais			Em tarifa diurna, dias 24 e 31			Nas Noites de 24/25 e 31/01		
	Viaturas	Nº Total Serviços	Valor Total Serviços	Valor Médio por Serviço	Serviços	Valor	Valor Médio	Serviços	Valor	Valor Médio	Serviços	Valor	Valor Médio
Lisboa (cidade)	574	2 374 201	18 843 691,80	7,94	23 266	237 018,85	10,19	8 572	97 681,85	11,40	3 943	34 104,40	8,65
Outros municípios AML	86	481 374	3 953 759,10	8,21	5 099	41 787,30	8,20	2 115	18 384,65	8,69	443	6 970,90	15,74
Algarve	78	277 221	3 933 642,05	14,19	2 599	28 859,15	11,10	952	13 320,75	13,99	677	4 345,65	6,42
Cidade Média Dimensão	36	115 530	955 676,90	8,27	1 452	12 050,20	8,30	497	6 371,55	12,82	295	1 643,05	5,57
Total	774	3 248 326	27 686 769,85	8,52	32 416	319 715,50	9,86	12 136	135 758,80	11,19	5 358	47 064,00	8,78

Na linha do já anteriormente proposto e dos sucessivos consensos respeitantes a estes serviços a ANTRAL e a FPT propõem o seguinte enquadramento tarifário para estes dias:

Todos os serviços efetuados nos dias 24 e 31 de dezembro serão prestados em tarifa noturna.

[5] Ver nota técnica

Nos serviços iniciados entre as 21:00 do dia 24 de dezembro e as 6:00 do dia 25 de dezembro e entre as 21:00 do dia 31 de dezembro e as 6:00 do dia 01 de dezembro praticar-se-á uma bandeirada especial, de €10,00, com distância de 476,33 metros.

Esta bandeirada especial configurará uma tarifa adicional, acionada automaticamente (seleção controlada pelo sistema calendário/horário do taxímetro, a exemplo do que já ocorre na seleção dia/noite).

TARIFAS NAS NOITES DE 24/25 DE DEZEMBRO E 31 DE DEZEMBRO/1 DE JANEIRO

Tarifa	Bandeirada		Km	Hora	Frações		
	metros	€	€	€	metros	segundos	€
Tarifa 1 - Todas as viaturas quando transportem até 4 passageiros (inclusive)							
Especial	476,33	10,00	0,67	20,00	149,25	18	0,10
Tarifa 3 - Todas as viaturas quando transportem até 4 passageiros (inclusive)							
Especial	476,33	10,00	1,34	20,00	74,63	18	0,10
Tarifa 5 - Todas as viaturas quando transportem até 4 passageiros (inclusive)							
Especial	476,33	10,00	0,67	20,00	149,25	18	0,10
Tarifa 1A - Viaturas certificadas, só quando transportando mais de 4 passageiros							
Especial	476,33	10,00	0,86	25,6	116,28	14	0,10
Tarifa 3A -Viaturas certificadas, só quando transportando mais de 4 passageiros							
Especial	476,33	10,00	1,72	25,6	58,14	14	0,10
Tarifa 5A - Viaturas certificadas, só quando transportando mais de 4 passageiros							
Especial	476,33	10,00	0,86	25,6	116,28	14	0,10

Estas alterações terão um impacto residual na receita total do serviço de táxi (acréscimo estimado, em adicional à nova tarifa, de 0,18%), mas serão significativas no rendimento das viaturas que prestam serviço nestes dias e noites, cumprindo os objetivos pretendidos.

Nos quadros abaixo demonstra-se o impacto destas alterações, para o universo estudado[6]:

Impacto da aplicação da tarifa noturna aos serviços realizados em tarifa diurna nos dias 24 e 31 Dezembro

Sediamento	Dados Gerais			Dados Base para Cálculo				Ganhos				
	Viaturas	Nº Total Serviços	Valor Total Serviços	Serviços	Km percorridos nestes serviços	Valor Médio km diurno (Nova Tarifa) (€)	Valor Médio km noturno (Nova Tarifa) (€)	Ganho por km (€)	Ganho Médio por Serviço (€)	Ganho Total (€)	Aumento Valor Médio Serviço (%)	Ganho Total (%)
Lisboa (cidade)	574	2 374 201	18 843 691,80	8 572	66 621,5	1,398	1,538	0,140	1,09	9 327,01	10,0%	0,05%
Outros municípios AML	86	481 374	3 953 759,10	2 115	13 554,1	1,398	1,538	0,140	0,9	1 897,57	10,0%	0,05%
Algarve	78	277 221	3 933 642,05	952	6 848,8	1,398	1,538	0,140	1,01	958,83	10,0%	0,02%
Cidade Média Dimensão	36	115 530	955 676,90	497	2 728,5	1,398	1,538	0,140	0,77	381,99	10,0%	0,04%
Total	774	3 248 326	27 686 769,85	12 136	89 753	1,398	1,538	0,140	1,04	12 565,41	10,0%	0,05%

Conforme se verifica o ganho resultante da mudança de enquadramento tarifário é de 0,05%, face à receita total obtida no quadro da atual Convenção, com um aumento médio previsível

[6] Assumindo que os impactos das alterações serão idênticos aos verificados em tarifa 1, viaturas transportando até 4 passageiros. Ver Nota Técnica

do preço do serviço de cerca de 10%, correspondente ao diferencial do custo por quilómetro diurno/noturno.

Como já referido, foi assumido um ganho por quilómetro idêntico ao caso base, em todas as situações, sendo possível que, em situação real, ocorram pequenas flutuações que, no entanto, não deverão provocar alteração significativa no cálculo global.

O impacto global da introdução de uma tarifa especial nas noites de 24/25 de dezembro e 31 de dezembro/1 de janeiro é mais significativo, representando um adicional de 0,13% em relação à receita total na atual Convenção, ganho esse que se somará ao que resulta da revisão da tarifa.

Impacto da aplicação da tarifa especial nos serviços realizados nas noites de 24/25 de Dezembro e 31/01 de Janeiro

Sediamento	Dados Gerais			Nas Noites de 24/25 e 31/01			Elementos para Cálculo				Ganhos			
	Viaturas	Nº Total Serviços	Valor Total Serviços	Serviços	Valor	Valor Médio	Aumento Valor	Aumento Distância	Metros por Fração	Frações Distância a	Acréscimo de Preço	Aumento Preço	Ganho Total	Ganho Sobre a
Lisboa (cidade)	574	2 374 201	18 843 691,80	3 943	34 104,40	8,65	7,00	333,43	148,81	3	6,7	77,5%	26 418,10	0,14%
Outros municípios AML	86	481 374	3 953 759,10	443	6 970,90	15,74	7,00	333,43	111,61	3	6,7	42,6%	2 968,10	0,08%
Algarve	78	277 221	3 933 642,05	677	4 345,65	6,42	7,00	333,43	74,40	5	6,5	101,2%	4 400,50	0,11%
Cidade Média Dimensão	36	115 530	955 676,90	295	1 643,05	5,57	7,00	333,43	148,81	3	6,7	120,3%	1 976,50	0,21%
Total	774	3 248 326	27 686 769,85	5 358	47 064,00	8,78	----	----	----	----	----	76,0%	35 763,20	0,13%

Ganhos em % calculados sobre receita actual; Nos outros municípios da AML foi considerado que 50% da distância do serviço ocorreria em Tarifa 3; No Algarve vigora a Tarifa 3

ELIMINAÇÃO DA TARIFA À HORA (Tarifa 6)

A eliminação da tarifa de serviço à hora (Tarifa 6) tem vindo a ser proposta pelas associações, não tendo até à data sido implementada por não ter sido possível proceder à revisão da Convenção.

Tendo desempenhado um papel importante no serviço táxi, no tempo em que a disponibilidade de viatura automóvel própria era uma exceção, era tradicionalmente utilizada em serviços por …"ocasião de casamentos, batizados, funerais e outros eventos sociais e culturais." (Convenção de 27/12/2012).

A densificação do parque automóvel veio a reduzir substancialmente o recurso a esta tarifa, o que se traduziu na situação atual, que explicitamos[7]:

[7] O número de serviços é o que corresponde aos dados brutos, antes de expurgados os serviços correspondentes às tarifas 6, C e P, para construir as bases de dados que fundamentam a revisão da tarifa. Ver Nota Técnica

Serviço à Hora (Tarifa 6) Dimensão e peso relativo							
Sediamento	Serviços Totais			Serviços à hora (Tarifa 6)			
	Viaturas	Serviços	Valor	Serviços	Valor	Peso dos Serviços T6 no Total	Peso do Valor T6 no Total
Lisboa (cidade)	205	891 203	7 182 030,35	416	3 897,00	0,05%	0,05%
Outros Municípios AML	20	98 860	781 401,60	62	517,70	0,06%	0,07%
Algarve	55	213 224	2 520 576,80	356	3 381,50	0,17%	0,13%
Total	280	1 203 287	10 484 008,75	834	7 796,20	0,07%	0,07%

Verifica-se, assim, que apenas 7 em cada 10.000 serviços são efetuados com recurso à Tarifa 6, com um peso idêntico no que respeita à receita realizada.

Acresce que o valor por serviço é, em média, equivalente a 1 hora, não sendo por certo dominantemente praticado nas aludidas ocasiões sociais.

Apenas no caso do Algarve estes serviços assumem uma maior expressão, não atingindo, no entanto, a receita gerada senão €13,00 por cada €10.000 de receita.

Tendo em vista que as situações que justificariam a permanência desta tarifa são marginais e poderão, com vantagem, ser acolhidas no serviço a contrato, depois das alterações regulamentares que se prevê, as associações propõem a eliminação desta tarifa.

ADITAMENTOS À CONVENÇÃO

No quadro das medidas de alteração do enquadramento legal e regulamentar consensualizadas no Grupo de Trabalho avultam propostas que envolvem a necessidade de convencionar quadros de atuação concretos, como por exemplo:

- Tarifas específicas para serviços iniciados nos diferentes aeroportos e terminais marítimos turísticos.
- Tarifas "a percurso", principalmente em regiões ou municípios com relevância turística.
- Tarifas de caracter regional ou intermunicipal, acompanhando o processo de descentralização de competências de gestão do serviço de táxi para as Autoridades de Mobilidade locais ou seus agrupamentos.
- Requisitos exigidos para prestação de determinados tipos de serviço, bem como prestação de serviço em vários locais, nomeadamente os requisitos resultantes dos processos de digitalização e de descarbonização.
- Condições de acesso a áreas concessionadas a terceiras entidades.

Tendo em conta a multiplicidade de situações desde já antecipadas, para além de outras naturalmente resultantes do reenquadramento da atividade de transporte em táxi, não há tempo útil para integrar todas essas situações na revisão que agora se prepara.

Por outro lado, tendo em conta a multiplicidade de situações e, dominantemente, o seu caracter específico ou regional/local, é duvidoso que devessem integrar a Convenção nacional, por definição de natureza geral.

É, no entanto, posição das associações que a Convenção nacional deverá estabelecer um quadro de referência para a celebração de Convenções específicas, nomeadamente estabelecendo:

- A lista das Convenções específicas atualmente previstas e a acolher.
- As partes interessadas que deverão intervir nestas convenções específicas.
- Quais as normas da Convenção nacional que poderão ser contrariadas por convenções específicas e/ou quais as que terão obrigatoriamente de ser acolhidas nas convenções específicas.
- Que relação se estabelece entre a tarifa geral nacional e outras tarifas que as partes entendam convencionar (tarifas de aeroportos, tarifas a percurso, tarifas sazonais e regionais, etc.).

CONCLUSÕES

Esta proposta é apresentada em conjunto pelas duas associações, com exceção do que se refere ao suplemento de chamada.

A Federação Portuguesa do Táxi entende que se deve manter o suplemento de chamada, no atual valor (€0,80), procedendo-se ao bloqueamento dos taxímetros, por forma a só permitir a introdução de 1 suplemento;

A ANTRAL propõe a eliminação do suplemento de chamada, com eliminação dos suplementos na programação dos taxímetros, mantendo-se a obrigação de só iniciar o taxímetro, no local de embarque do passageiro, nos regimes de estacionamento livre ou condicionado.

O impacto da presente proposta de revisão da Convenção, no seu domínio tarifário, pode ser estimado em 6,98%, (nos termos da proposta da FPT) não incluindo, ainda, os impactos nos serviços em tarifas ao quilómetro, nem os impactos resultantes da diferenciação tarifária nas viaturas certificadas para mais de 4 passageiros.

A eliminação do suplemento de chamada reduziria este impacto a 4,38% (conforme resulta da proposta da ANTRAL).

Não foi também possível analisar os possíveis impactos no serviço de táxi prestado em territórios de baixa densidade, não estando disponíveis dados para proceder a essa análise.

Os impactos avaliados nesta data constam do quadro seguinte:

IMPACTO REVISÃO TARIFÁRIA

	Mantendo o Suplemento de Chamada (FPT)	Eliminando o Suplemento de Chamada (ANTRAL)
Revisão Tarifária viaturas até 4 lugares, serviços em tarifa urbana	9,60%	9,60%
Revisão Tarifária viaturas até 4 lugares, serviços em tarifa ao Km	Avaliação em curso	Avaliação em curso
Diferenciação Tarifária nas viaturas de mais de 4 lugares	Avaliação em curso	Avaliação em curso
Eliminação dos suplementos de bagagem e animal de companhia	-2,80%	-2,80%
Manutenção do suplemento de chamada	Sem impacto	----
Eliminação do suplemento de chamada	----	-2,60&
Acréscimo tarifário em dias especiais	0,18%	0,18%
Eliminação da tarifa "à hora" (Tarifa 6)	Sem Impacto	Sem Impacto
Impacto estimado total	**6,98%**	**4,38%**
Variação de custos de exploração, desde a última revisão da Convenção, conforme doc. "Variação dos custos de exploração no sector táxi 2012-2021" de 18-11-2020	9,25%	9,25%
Valor não compensado	**-2,27%**	**-4,87%**

Como se constata os impactos avaliados até ao momento não permitem a cobertura integral da degradação das condições de exploração resultantes do aumento de preços ocorrido após a última revisão.

No entanto as associações consideram razoável o nível de compensação agora calculado, tendo em conta as atuais condições de mercado e os impactos resultantes das alterações regulamentares previstas, desde que seja acordada a integração do valor agora perdido, corrigido das avaliações parciais ainda em curso, numa próxima revisão da Convenção.

As associações propõem que, tendo em conta o valor em aberto, bem como as previsíveis revisões do Rendimento Mensal Mínimo Garantido, em 2022 e 2023, que acrescerão mais

cerca de 5 pontos percentuais à estrutura de custos, seja desde já acordada a realização de nova Convenção, a negociar em 2022, para vigorar no ano de 2023.

Esta calendarização permitirá integrar a avaliação da evolução da situação do sector no quadro da recuperação pós-pandémica, bem como responder a necessidades emergentes das alterações regulamentares entretanto implementadas.

Por outro lado, a fixação de uma vigência de 2 anos obviará a uma degradação da situação, evitando a necessidade de revisões tarifárias de significativa dimensão.

Lisboa, 5 de fevereiro de 2021

Com os melhores cumprimentos,

A Direcção da ANTRAL	A Direcção da FPT
Florêncio Plácido de Almeida	Carlos Alberto Simões Ramos

Em anexo: Nota Técnica integrando os quadros em dimensão reduzida

ANTRAL

PROPOSTA DE OUTROS TEMAS A TRATAR NO GRUPO DE TRABALHO

No presente documento elencam-se os temas que, do ponto de vista das Associações deveriam ser objecto de debate no Grupo de Trabalho.

Devidamente identificados, no final do documento, apresentamos também os pontos em que a posição das Associações não é convergente, mas que entendem deverem ser abordados.

Tendo em conta a diversidade dos temas e o grau de tecnicidade de alguns deles, a metodologia de abordagem recomendaria algum trabalho em grupos mais restritos, após calendarização.

Para certos temas poderá ser relevante a integração de terceiras entidades ou, no mínimo, a consulta das mesmas (por exemplo Associação Seguradoras na substituição temporária por sinistro, etc.)

Em todos os temas que vierem a ser seleccionados as Associações apresentarão, em tempo oportuno, a sua posição e propostas de trabalho.

Eliminação das Limitações à Prestação de Serviços em Táxi

Transporte de crianças

Está instituida uma reserva de mercado a favor de determinadas entidades, introduzindo limitações à prestação de serviço de táxi no transporte de crianças, mesmo nos casos em que motorista e viatura se encontrem devidamente qualificados.

Instituida com o objectivo de beneficiar certos sectores verifica-se, na prática, que tal objectivo não foi alcançado, o sector táxi viu esta actividade relevante (particularmente em regiões de baixa densidade) dificultada e multíplos operadores não previstos vêm ocupando partes importantes desse mercado.

Na sequência de consenso anterior reitera-se a necessidade de concluir o processo de alteração da legislação sobre o transporte de crianças em táxi na linha do já acordado.

Transporte de doentes não acamados

No transporte de doentes não acamados a alteração da portaria que regulava as VTSD veio a instituir uma reserva de mercado a favor de determinadas entidades (designadamente corporações de bombeiros), inviabilizando a contratação, pelas entidades competentes, do transporte de doentes não acamados em táxi.

Estabeleceu-se, assim, uma limitação ìnjustificada à actividade do sector táxi, sem que dessa limitação tenha resultado benefício para os utentes (frequentemente em prejuízo dos mesmos, na medida em que as entidades que asseguraram a reserva de mercado, não sendo transportadores profissionais, nem sempre asseguram disponibilidade de serviço).

A exemplo do que ocorreu com a regulamentação do transporte de crianças, também no transporte de doentes não acamados o objectivo de constituir uma reserva de mercado a favor de determinados sectores nem sequer resultou em benefício para esses sectores mas antes para interesses que só marginalmente se podem relacionar.

ANTRAL - Associação Nacional dos Transportadores Rodoviários em Automóveis Ligeiros:
Av. Engenheiro Arantes e Oliveira, nº 15 1900-221 Lisboa Tel: 218 444 053 Fax: 21 844 40 57 antral@antral.pt -www.antral.pt
FPT - Federação Portuguesa do Táxi:
Estrada do Paço do Lumiar, Lote R2 Loja A 1600-543 Lisboa Tel: 217 112 870 Fax: 217 112 879 sede@fptaxi.pt – www.fptaxi.pt

Pretende-se, assim, promover a alteração desta situação repondo a possibilidade de estabelecer contratos com os táxis para efectuar este transporte.

Condicionantes da Oferta de Serviço Táxi

Revisão da Portaria 277/99

Esta portaria define as condições que devem cumprir as viaturas afectas ao serviço de táxi.

Esta definição é restritiva, inviabilizando o ajustamento do mercado quer à disponibilidade de veículos de diferentes características, quer a diferentes tipos de serviço, o que penaliza a rentabilidade do sector. Justificar-se-ia a possibilidade de utilizar viaturas descapotáveis potenciando a diversificação do tipo de serviços a realizar.

Propriedade da Viatura e "Desmaterialização" da licença

No atual quadro legislativo a viatura tem de ser propriedade do titular do alvará. Esta situação impede a utilização de novos instrumentos disponíveis no mercado automóvel, que apresentem melhores condições de exploração do que a aquisição clássica, possibilitando, além do mais, um quadro de gestão que permite a continuada modernização do parque automóvel, sem prejuízo do atual enquadramento fiscal.

A possibilidade de utilização em serviço de táxi de viaturas propriedade de terceiros permitiria, ainda, a substituição temporária de viaturas imobilizadas (por períodos alargados de tempo), por motivo de sinistro ou grande reparação.

Deveria estudar-se a substituição da licença em papel por licença digital, integrada em dispositivo electrónico que possibilite, em tempo real o acompanhamento da actividade da viatura o que permitiria operacionalizar, com um mínimo de burocracia, as substituições de viatura, possibilitando também a sua substituição temporária, assim mantendo a ligação entre titularidade do direito de exploração (licença) e a correta identificação da viatura (matrícula).

Condições de Trabalho

Livrete Individual de Controlo (tempos de trabalho e repouso)

Conforme consenso já formado, deverá manter-se a proposta de alteração da legislação sobre o livrete de controlo (tempos de trabalho e repouso), por forma a acabar de vez com a situação de incerteza jurídica e de enorme fluxo de processos de contraordenação com prejuízos evidentes para o sector do táxi, alteração que, estando aprovada, não foi publicada até à presente data.

Formação

No anterior Grupo de Trabalho foi consensual a necessidade de rever a actual estrutura dos cursos de formação de motoristas de táxi, procedendo à redistribuição pelos módulos da respectiva carga horária, bem como redução da carga horária na formação contínua.

Não se chegou, no entanto, a acordo quanto às alterações a introduzir, pelo que se justifica a reabertura do tema.

Fiscalidade

IUC

Estando adquirida a necessidade de desburocratizar o reconhecimento da isenção em sede de IUC (que mereceu já a concordância do Ministério das Finanças), importa proceder à concretização da mesma.

Eventuais dificuldades que ainda constituam obstáculo poderão ser objecto de avaliação neste Grupo de Trabalho.

Descarbonização

No anterior Grupo de Trabalho concluiu-se pela necessidade de acelerar o processo de descarbonização do sector, tendo sido previsto um programa de incentivo à introdução de viaturas elétricas.

Decorridos dois anos de aplicação do mesmo constata-se que o resultado foi escasso (cerca de 3 dezenas de viaturas), tendo ficado por concretizar muitos aspectos do mesmo (nomeadamente infraestrutura de carregamento).

No quadro deste Grupo de Trabalho importaria avaliar os obstáculos à eletrificação do parque e elencar as medidas necessárias à preparação de um plano efectivo de descarbonização da actividade táxi.

Poderes de Regulação

Licenciamento de atividades de transporte em viaturas ligeiras

Clarificar os poderes das Autoridades de Transporte locais na regulamentação e licenciamento das actividades que se sobrepõem ao transporte em táxi, como sejam TVDE, viaturas de animação turística, “Tuk-tuk” e similares

Introdução temporária de escalas de serviço

A actual situação pandémica revelou insuficiências no quadro de poderes das Autoridades de Transportes.

No caso do sector táxi, afectado por uma redução drástica da procura, não foi possível uma intervenção de regulação, alegadamente por falta de competência legal para o efeito.

Embora não haja pandemias nem catástrofes diáriamente, seria de prever, em situações excepcionais a identificar, que as Autoridades de Transporte territorialmente competentes, possam determinar, com o acordo expresso das associações representativas do sector, regimes especiais de actuação, entre os quais serviço por escala.

Regulamentação da prestação de serviço táxi em aeroportos e outros locais relevantes

Não obstante a necessidade de regulamentar a prestação de serviço de táxi a partir de terminais aeroportuários e marítimos reunir uma concordância generalizada todas as tentativas de introduzir estes regulamentos têm sido goradas pelos mais diversos motivos (conflitos de competências, razões de oportunidade, etc.).

Não subsistindo dúvidas de que a regulamentação do serviço a partir destes locais é condição necessária à qualificação dos serviços prestados pretende-se desenvolver neste grupo de trabalho um debate que possibilite a estabelecer normas tendentes a:

- Esclarecer as competências para estabelecimento destes regulamentos
- Elencar os aspectos sobre que estes regulamentos devem incidir (por ex. regime de estacionamento (?), características e nível de equipamento de viaturas (?), qualificação dos motoristas (?)).

Impacto Covid-19

As restrições à mobilidade, a redução da actividade turística e a quebra da procura do serviço de táxi, provocaram impactos económicos significativos no sector, como resultado de significativa redução de actividade.

Justifica-se, assim, a revisão de certos prazos a decorrer, entre os quais o prazo para substituição obrigatória das viaturas, que se propõe seja prolongado em um ano (Federação Portuguesa do Táxi) ou dois anos (Antral).

Implementação das conclusões do anterior Grupo de Trabalho (colocação dos taxímetros)

No anterior Grupo de Trabalho foi possível consensualizar normas tendentes à fixação dos taxímetros, com o objectivo de assegurar a sua continua visibilidade por parte do cliente, para que, ao possibilitar o acompanhamento por este da sua marcha, se dificultem alguns dos procedimentos fraudulentos mais comuns.

Decorrido mais de um ano da entrada em vigor da legislação que concretizou este acordo verifica-se que a formulação adoptada não terá sido a mais feliz, na medida em que não define com rigor o posicionamento longitudinal do taxímetro.

Também muitos taxímetros, embora formalmente colocados em posição correta, dispõem de possibilidade de rotação, apresentando o mostrador ao motorista e não ao cliente.

Propõe-se, portanto, proceder a uma análise documentada desta situação, seja no sentido de melhorar a legislação, seja no sentido de estabelecer normas técnicas a impor aos instaladores.

Concretamente, o nº 2 do artº 11º do Decreto -Lei n.º 251/98 deveria dispôr sobre a **fixação** do taxímetro e não a mera colocação, determinando a obrigatoriedade da sua "…fixação no centro longitudinal do *tablier* e na metade superior ou em cima deste …" e, ainda, "…por forma a assegurar a boa visibilidade do mostrador pelos passageiros…"

Promoção da Utilização do Serviço de Táxi

Não obstante a relevância do transporte em táxi nos sistemas de mobilidade verifica-se que quer a população, quer muitas vezes as instituições não têm a percepção desse papel.

Propõe-se, assim, o debate sobre medidas concretas de promoção do serviço público do transporte em táxi, valorizando a flexibilidade, a proximidade, a confiança, a segurança, a garantia de disponibilidade e a inovação.

Não obstante as Associações não concordarem nos pontos abaixo indicados, entendem que o seu debate no grupo de trabalho é relevante

Regulamentação das Viaturas letras T e A

No entendimento da Antral:

No quadro do conjunto de alterações regulamentares e tarifárias em curso deverá ser abordado no GT o enquadramento regulatório das viaturas T e A. Em concreto propõe-se a extinção da categoria "T", encontrando-se a melhor solução de integração para a mesma.

Já a Federação Portuguesa do Táxi considera que:

No quadro do conjunto de alterações regulamentares e tarifárias em curso deverá ser abordado no GT o enquadramento regulatório das viaturas T e A. Em concreto propõe-se a extinção da categoria "T", convidando os respectivos titulares a integrarem os contingentes muncipais na categoria "A", sujeitos ao mesmo regime regulamentar.

Lei nº 35/2016

A Federação Portuguesa do Táxi considera que as disposições constantes desta Lei se devem manter no novo quadro legal.

Pelo contrário, a Antral entende que:

Este diploma foi criado para dissuadir a actividade ilegal ao táxi, tendo deixado de fazer sentido com a legalização do TVDE.

Lisboa, 18 de novembro de 2020

Com os melhores cumprimentos,

A Direcção da ANTRAL

Florêncio Plácido de Almeida

A Direcção da FPT

Carlos Alberto Simões Ramos

INSTITUTO DA MOBILIDADE E DOS TRANSPORTES, I.P.

ATA

Reunião do Grupo de Trabalho para a modernização do sector do transporte público de passageiros em automóvel ligeiro (setor do táxi)

Realizou-se no dia 19 de novembro de 2021, por videoconferência, a reunião do Grupo de Trabalho para a modernização do setor do transporte público de passageiros em automóvel ligeiro, focado no setor do táxi, criado pelo Despacho n.º 6560/2020, de 23 de junho de 2020.

Na referida reunião estiveram presentes representantes das entidades previstas no nº 2 do citado Despacho, conforme presenças abaixo identificadas.

A coordenadora do GT, Drª Vera Gaiola, deu início aos trabalhos, apresentando a última versão do projeto de diploma, resultante dos contributos recebidos de todos os membros do grupo e dos trabalhos desenvolvidos durantes as várias reuniões intercalares havidas. Agradeceu o esforço e espírito de colaboração de todos os intervenientes, o que permitiu elaborar o presente documento com todos os consensos possíveis.

Deu a palavra aos representantes de GT, os quais, na sua grande maioria, se expressaram favoravelmente e congratularam-se pelo resultado obtido, fruto da disponibilidade e colaboração de todos. Foi realçado o facto do presente documento, reunir num único diploma quase toda a legislação dispersa e sucessivamente alterada desde os anos 80, a sua adequação à realidade atual bem como o alinhamento com outros diplomas da área dos transportes.

Neste sentido, manifestaram claramente o seu acordo/apoio de princípio em relação ao projeto as seguintes entidades:

- Gabinete do Secretário de Estado do Comércio, Serviços e Defesa do Consumidor (Gab.SECSDC)
- Gabinete da Secretária de Estado do Turismo (Gab.SET)
- Gabinete do Secretário de Estado da Mobilidade (Gab.SEM)
- Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT)
- Direção-Geral das Atividades Económicas (DGAE)
- Direção-Geral do Consumidor (DGC)
- Associação Nacional de Municípios Portugueses (ANMP)
- Área Metropolitana de Lisboa/Transportes Metropolitanos de Lisboa (AML/TML)
- Comunidade Intermunicipal do Algarve (AMAL)
- Instituto da Mobilidade e dos Transportes (IMT)

O representante da ANMP, Dr. Rogério Bacalhau, transmitiu a apreciação daquele órgão, nos seguintes termos: a) a proposta vai no sentido preconizado no documento objeto de apreciação do Conselho Diretivo da ANMP, alargando-se algumas competências dos municípios/autoridades de transportes no que respeita ao poder para a fixação de tarifas e à fixação dos contingentes e do licenciamento dos táxis, isentos de distintivos; b) a obrigatoriedade de se definir as condições de se prever um lugar de praça fixa em zonas onde o transporte de táxi é um dos poucos meios existentes para o transporte de pessoas, é fundamental; c) discorda-se do facto das autoridades de transportes, enquanto entidades fiscalizadoras, não arrecadarem o produto total das coimas.

O representante da AMP, Dr. Jorge Barbeiro, não pôde estar presente na reunião, tendo transmitido telefonicamente junto da Coordenação do GT, que o projeto normativo merece o seu apoio generalizado, sendo intenção da AMP fazer chegar junto GT posição formal.

Não obstante a posição geral de apoio ao projeto, a Direção-Geral do Consumidor (DGC) transmitiu reserva relativa aos artigos 20.º e 22.º, em concreto quanto à adequação das alíneas d) e e) do n.º 3 do artigo 20.º, bem como, quanto à necessidade de densificação das obrigações de informação constantes do artigo 22.º.

A Federação Portuguesa do Táxi (FPT) manifestou igualmente o seu apoio genérico ao documento, considerando que globalmente foi feito um trabalho positivo e que a proposta apresentada contém aspetos que permitem reforçar e incrementar o desenvolvimento do setor. Ainda assim, expressou algumas reservas relativamente a determinados artigos - al. f) do artigo 2º, al. b) nº 2 do artigo 6º, nº 2 do artigo 12º, nº 1 do artigo 25º, nº 1 do artigo 26º, nº 3 do artigo 29º, al. d) nº 1 e nº 2 do artigo 31º, artigo 35º, artigo 36º e artigo 37º - que irá transmitir por escrito.

A FPT considera que há um conjunto de questões que não está contemplado no projeto de diploma, mas que ficará referenciado no relatório, pelo que solicitou a divulgação prévia do mesmo para apreciação.

A Associação Nacional de Transportadores Rodoviários em Automóveis Ligeiros (ANTRAL) expressou a sua posição em relação ao documento, considerando que a proposta apresentada implica alterações profundas que irão complicar e prejudicar o setor do táxi, o qual não pode ser comparado com outros setores da área dos transportes e, como tal deve ser tratado de forma diferente.

Neste sentido, a ANTRAL apontou vários aspetos/artigos que não merecem a sua concordância, nomeadamente:
Preâmbulo (mantém comentários já feitos e que visam esclarecer a mesma, sobre se nesta análise final, o projeto contém ou não um regime que permita modernizar o setor do táxi)

artigo 3º - situação contributiva regularizada
artigo 6º - aferição da idoneidade dos gerentes
artigo 11º - conexão entre o taxímetro e o sistema de faturação
artigo 13º - organização geográfica e acordos intermunicipais
artigo 14º - cessão de posição contratual nos contratos de locação financeira ou AOV
artigo 16º - licenças de táxi com validade de 8 anos
artigo 17º - plataforma de recolha e gestão da informação
artigo 23º - Livro de reclamações eletrónico
artigo 27º - Integração de veiculos turísticos nos contingentes a definir pelas autoridades
artigo 29º - revogação dos alvarás e licenças
artigo 30 - caducidade dos alvarás licenças

Em relação ao artigo 44º, quer ver afirmada a intervenção das Associações na negociação das tarifas, sejam estas fixadas a nível nacional ou intermunicipal.

A ANTRAL referiu ainda que irão consultar os associados quando receberem a versão final do projeto.

Por último, a Associação referiu que pretendem a revisão do regime da idade dos veículos, tendo em conta as dificuldades que atingiram o setor devido à pandemia, a dificuldade de adquirir veículos novos, a periodicidade das inspeções aos veículos, entre outras. Quanto a este assunto, o Gab. SEM esclareceu que esta questão não se integra no âmbito do GT e que a mesma será analisada em sede própria, à semelhança do que foi feito para a prorrogação da idade dos veiculos licenciados para o TCC.

A Coordenadora do GT solicitou os contributos escritos da FPT e ANTRAL, se possível ainda no próprio dia.

Foi solicitado pela FPT o envio do Relatório final do GT, para ser visto em conjunto com o projeto.

O Gab. SEM agradeceu a participação de todos, transmitindo que a missão do GT é enviar este documento às tutelas. O trabalho do GT foi importante para obter consensos e traduz a maturação e discussão sobre várias matérias, que representa um avanço grande face a uma legislação que remonta aos anos 80 e que tem tido várias alterações parcelares, nalguns pontos já desconexa.

A coordenadora do GT agradeceu no final e, de novo, a participação de todos na presente reunião e informou que a ata da mesma e o projeto de relatório serão divulgados pelo GT.

INSTITUTO DA MOBILIDADE E DOS TRANSPORTES, I.P.

A Coordenação do GTTaxis2020

Instituto da Mobilidade e Transportes, IP

VERA LÚCIA JORGE GAIOLA
Assinado de forma digital por VERA LÚCIA JORGE GAIOLA
Dados: 2021.12.10 15:22:46 Z

(Dr.ª Vera Gaiola)

Representante do Gabinete do Sec. Estado do Comércio, Serviços e Defesa do Consumidor (Gab. SECSDC)

João André Reigota Gomes
Assinado de forma digital por João André Reigota Gomes
Dados: 2021.12.10 12:18:08 Z

(Dr. André Gomes)

Representante do Gabinete da Secretária de Estado do Turismo (Gab. SET)

Fátima P. Coelho Cortes

(Dr.ª Fátima Cortes)

Representante do Gabinete do Secretário de Estado da Mobilidade (Gab. SEM)

Maria Olinda B. Segurado Pereira

(Engª Olinda Pereira)

Representante Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT)

PO

(Drª. Ana Miranda)

Representante da Direção-Geral das Atividades económicas (DGAE)

Assinado por : **Maria Clotilde Freitas da Silva Cavaco de Aguiar Pedro**
Num. de Identificação: 02338017
Data: 2021.12.09 17:09:12+00'00'

CHAVE MÓVEL

(Arqtª. Clotilde Cavaco)

Representante da Direção-Geral do Consumidor (DGC)

Assinado por : **ANDRÉ FILIPE DOS SANTOS SILVA**
Num. de Identificação: 12328034
Data: 2021.12.09 16:27:45+00'00'

(Dr. André Silva)

Representante da Associação Nacional dos Municípios Portugueses (ANMP)

ROGÉRIO CONCEIÇÃO BACALHAU COELHO
Assinado de forma digital por ROGÉRIO CONCEIÇÃO BACALHAU COELHO
Dados: 2021.12.07 11:44:40 Z

(Dr. Rogério Bacalhau)

Área Metropolitana de Lisboa/TML (AML/TML)

Drª. Anabela Fernandes

Representante da Área Metropolitana do Porto (AMP)

Assinado por : **JORGE MIGUEL BARBOT ROQUETTE VASCONCELOS MACHADO DE SOUSA BARBEIRO**
Num. de Identificação: 10039228
Data: 2021.12.09 15:13:45+00'00'

CARTÃO DE CIDADÃO

Representante da Comunidade Intermunicipal do Algarve (AMAL)

Assinado por : **CRISTINA DOS RAMOS SIMÃO GODINHO**
Num. de Identificação: BI124835945

(Drª Cristina Godinho)

Representante da Associação Nacional de Transportadores Rodoviários em Automóveis Ligeiros (ANTRAL)

(Florêncio Plácido de Almeida- Presidente)

Assinado por : **FLORÊNCIO PLÁCIDO DE ALMEIDA**
Num. de Identificação: 01542406
Data: 2021.12.09 11:44:17+00'00'

CARTÃO DE CIDADÃO

Federação Portuguesa do Táxi

(Carlos Ramos - Presidente)

Assinado por : **JOSÉ DOMINGOS DE OLIVEIRA PEREIRA**
Num. de Identificação: 05509136
Data: 2021.12.09 11:50:09+00'00'

CARTÃO DE CIDADÃO

INSTITUTO DA MOBILIDADE E DOS TRANSPORTES, I.P.

INSTITUTO DA MOBILIDADE E DOS TRANSPORTES, I.P.

ADENDA a ATA

Reunião do Grupo de Trabalho para a modernização do sector do transporte público de passageiros em automóvel ligeiro (setor do táxi)

Na sequência da reunião realizada no passado dia 19 de novembro de 2021 e como acordado naquela as Associações ANTRAL e FPT fizeram chegar junto da Coordenação do GT dois documentos em complemento ao já transmitido naquela.

A AMAL veio igualmente por escrito (por mail de 19/11), *reafirmar a opinião emitida na reunião do GT-Táxis do dia 19/11/2021, confirmando que o documento em causa verte as opiniões e ideias discutidas ao longo das reuniões por todos os elementos constituintes do grupo, na medida do possível, concordando na generalidade com o documento.*

Procedeu-se então à revisão do projeto, a qual contemplou alterações aos artigos – Art. 3º (comentário); art.º 5º/5; art.º 6/2/b), 14º/4, 18ºa), 25º/1, 30º/3, 31º/2, 32º/2 (palavra); 33º (epígrafe) e 44º3.

Nesta sequência foi o projeto foi remetido ao GT Geral para revisão e validação final, em 22/11. O mesmo foi acompanhado de draft do Relatório Final e ata da reunião de 19/11/2021.

Na sequência deste envio foram ainda rececionadas as seguintes declarações:

A **AML** remeteu (a 22/11) via email documento cujo teor se transcreve:

Na sequência do email em anexo, cabe informar que os serviços da AML concordaram, na generalidade, com os documentos em anexo ao mesmo, a saber: ata, projeto normativo revisto, e draft do relatório final. No entanto, mais se informa que estes documentos foram remetidos aos Municípios para que, querendo, se pronunciem até ao próximo dia 29 de novembro.

A **AMP** remeteu (a 22/11) via email documento cuja conclusão se transcreve:

Em conclusão, a proposta em análise vai de encontro às preocupações da AMP, pelo que se manifesta concordância com o teor geral da mesma.

A **DGAE** fez chegar (a 22/11 via email) notas de revisão geral dos três documentos, em termos de sugestões redaccionais, tendo ainda expresso "No que se refere ao Diploma concordamos com a redação do atual art.º 44.º por ir de encontro às alterações que propusemos na última reunião".

A **FPT** remeteu (a 26/11) via email documento designado "Apreciação Novo Regime Jurídico de Serviço Publico de Transporte de Passareiros em táxi – versão 22/11/2021" cujo teor se transcreve:

Conforme solicitado e após análise da versão do projeto em referência que nos foi remetida sob correio eletrónico de 22/11/2021, e sem prejuízo de pronúncia posterior sobre o relatório final e a ata enviados, e não obstante o facto de, nesta versão, ter sido assumido e transposto, a maioria das alterações propostas pela FPT em 19/11/2021, vimos, em nome da modernização do setor e do reconhecimento do percurso negocial de que o projeto em análise é resultado, manifestar a nossa aprovação na generalidade do projeto do Novo Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros em Táxi - versão de 22/11/2021, reiterando que devem ainda ser adotadas as demais questões enunciadas pela FPT na sua pronúncia de 19/11/2021 e enunciadas sob os números 3), 5) e 7) que consideramos essenciais para um justo, equilibrado e justificado regime jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros em Táxi, a saber:
1) Alterar o nº 2 do artigo 12º para: "Nas matérias das alíneas a), b) e d) do número anterior devem ser obrigatoriamente ouvidos os operadores de táxi, representados através das respetivas associações profissionais, podendo, nas demais matérias previstas no número anterior, os municípios promover as audições que entendam necessárias.";

2) Não se aceita, como anteriormente reiteradamente defendido, que a presunção de abandono do exercício da atividade nos termos que resultam da parte final do nº 1 do artigo 26º, devendo ser alterado para: "... presume-se... transporte, sempre que os táxis não estejam à disposição do público nos termos definidos pela respetiva autoridade de transportes durante trinta dias consecutivos ou sessenta dias interpolados dentro do período de um ano.";

3) Acrescentar na alínea d) do nº 1 do artigo 31º que a consequência visada só se aplica às licenças emitidas ao abrigo do "novo regime";

Reitera ainda a FPT a reserva do direito de pronúncia sobre os artigos 36º, 37º e 38º para quando lhe for dado a conhecer a redação completa.

A **ANTRAL** remeteu (a 29/11 via email) documento cujo teor se transcreve:

Sobre os documentos enviados, por V. Exa., por correio eletrónico, no passado dia 22 de novembro de 2021, a posição da ANTRAL é a seguinte:

- ***Ata da reunião de 19 de novembro de 2021*** *– tem a concordância da ANTRAL;*
- ***Draft de Relatório Final***

  - Na alínea c) deverá quere dizer-se bienal;

  - O relatório deverá mencionar que o projeto foi objeto de considerações de natureza geral e especial, conforme documento enviado pela ANTRAL e que está ressalvado na ata da ultima reunião, aspetos que serão fundamentais, na parte

que não mereceram, ainda, consagração, após a reunião geral de 19/11/2021, para a aprovação do projeto;

- A ANTRAL chama a atenção para a referência, no ponto 3.3 de uma matéria que preocupa o Sector e alude a um projeto, nunca dado a conhecer neste grupo de trabalho ou, sequer em informação, de que havia tal projeto em curso.

Assim, com a presente ressalva, nada há a opor que o projeto faça o seu caminho até à Tutela, com a expetativa que as situações ressalvadas venham, ainda, a ser, consideradas.

Ressalva-se a ANTRAL, após receção da versão do projeto completa e final, de ouvir o Sector, em especial, para as questões a que não deu o seu acordo, visando obter mandato para uma tomada de posição que satisfaça o objetivo de modernização do Sector.

A ANTRAL agradece a V. Exa. a prestimosa colaboração para o resultado deste grupo e o empenho de todos os seus intervenientes.

A **FPT** remeteu (a 2/12 via email) documento designado "Pronúncia Relatório Final" cujo teor se transcreve:

No início dos trabalhos do presente Grupo de Trabalho e na sequência de pedido expresso, as associações representativas do setor do táxi apresentaram em novembro de 2020 um documento conjunto onde elencavam outros temas que no seu entender exigiam resposta e resolução urgente para o setor, pelo que foi com pesar que a Federação Portuguesa do Táxi verificou que, passado mais de um ano, na sua maioria os referidos temas não foram nem respondidos nem resolvidos. Os temas apresentados são de verificação quotidiana no setor, e para cada um que com eles tem de lidar, certamente de igual urgência e premência incutida à reflexão e elaboração de um novo regime jurídico do setor do táxi. Lamenta ainda a Federação Portuguesa do Táxi que, não obstante toda a disponibilidade que manifestou para as iniciativas e reuniões do presente Grupo de Trabalho, não tenha sido ouvida sobre o projeto da alteração legislativa relativa ao Transporte de Crianças, que se afirma no relatório final ser final e estar em fase de revisão para apresentação às tutelas, bem como sobre o projeto final, concluído em setembro de 2021, da alteração legislativa relativa ao livrete individual de controlo. Exigimos, enquanto associação representativa do setor do táxi, que nos seja permitido dar voz aos nossos associados através da pronúncia e intervenção sobre medidas legislativas ou outras destinadas ao setor do táxi, e em particular na elaboração de todos os instrumentos legislativos subsequentes e associados ao novo regime jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros em Táxi.

A **TML** partilhou (a 3/12 via email) pronúncia da **Câmara Municipal de Odivelas**, cujo teor se transcreve:

Da presente proposta do Novo Regime Jurídico do Serviço Público de Transportes de Passageiros em Táxi importa salientar, a densificação das normas processuais de licenciamento, a par com a desmaterialização procedimental (o que permite uma maior certeza e celeridade processual); a introdução da possibilidade de partilha intermunicipal de competências, no âmbito da organização dos serviços de transporte em táxi e; sobretudo, a clarificação das regras e dos critérios de fixação dos contingentes, aspetos que se consideram sobejamente clarificados no normativo proposto. De um modo geral, considera-se que a presente proposta contempla a generalidade dos contributos apresentados anteriormente pelo município de Odivelas, nomeadamente:

- *a integração deste sector, do transporte público de passageiros em automóvel ligeiro, no contexto global da política de mobilidade sustentável prosseguida pela AML, tirando partido das especificidades de cada sector numa lógica de complementaridade e cumprindo um propósito de serviço público. Designadamente, em territórios de baixa densidade, podendo assegurar um serviço de transporte flexível, não obstante a definição de praças fixas, enquanto instrumento capaz de corrigir eventuais assimetrias no serviço disponibilizado (Artigo 13º e alínea f) do ponto 3 do Artigo 20º).*

- *a abordagem intermunicipal na definição e gestão de contingentes, em articulação com os contingentes municipais já existentes, de forma a garantir a necessária equidade (Artigo 13º), bem como a introdução de critérios ambientais capazes de garantir frotas ambientalmente mais sustentáveis (Artigo 16º).*

- *a digitalização, através da possibilidade de se desenvolver uma solução conjunta para a mobilidade de âmbito metropolitano, designadamente através de uma solução que integra os diferentes modos para a mobilidade, entre os quais o serviço de táxis, e que, de alguma forma, é acautelada no ponto 1 do Artigo 22º.*

No que respeita às questões relativas ao tarifário, nomeadamente quanto à eliminação da tarifa de retorno e sua substituição por tarifa progressiva, que têm vindo a ser referidas pelos profissionais do sector a operar no território de Odivelas, Rádio Táxis de Odivelas e Loures (Odilour), consultados pela Câmara Municipal em fases anteriores, as mesmas parecem acauteladas com a introdução da alínea g) do n.º 3 do artigo 20º.

Existe, todavia, um aspeto relacionado com a atribuição das licenças de táxi, que merece maior clarificação. Assim, considerando que as licenças de táxi atribuídas no âmbito do regime jurídico em vigor não têm um prazo de validade (cfr. art. 14.ºDL n.º 251/98, na sua redação atual), entende-se, 2 s.m.o., existir a necessidade de introdução de uma norma transitória que acautele a transição deste aspeto para o novo regime jurídico, sob pena de passarmos a ter uma duplicidade de licenças de táxi – umas (as antigas) sem prazo de validade e outras (as novas) com prazo de validade.

Ainda sobre o mesmo tema, questiona-se se será pertinente existir uma maior relação entre os ciclos de renovação das licenças da atividade de operador de táxi (5 anos) e os de atribuição de licenças de táxi no âmbito dos contingentes (8 anos).

No que respeita à promoção da participação das entidades no processo de elaboração do Novo Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros em Táxi, importa, também, referir que o mesmo se revelou sempre aquém do que seria desejável, pelo facto dos períodos de auscultação terem sido sistematicamente muito curtos, impossibilitando uma reflexão mais aprofundada.

Por fim, aproveitamos para incluir a apreciação da Odilour Rádio Táxis Loures e Odivelas, por nós consultada a respeito da presente proposta e cujo conteúdo passamos a transcrever:

"Após uma análise atenta e minuciosa à proposta do novo regime, concluímos que o mesmo se adapta às necessidades atuais dos clientes com exceção da possibilidade de outras viaturas dos concelhos da AML poderem transportar os clientes do concelho de Odivelas, visto a nossa central deixar de ter o controlo do serviço não sendo possível ajudar os clientes caso percam algum objeto ou necessitem de expor uma reclamação.

Pensamos que seria pertinente, e de acordo com o artigo 17º que as cooperativas tivessem um papel fundamental em transmitir todas as informações para as entidades competentes, bem como terem uma área reservada para exporem situações que merecem a atenção, nomeadamente quando existem motoristas que têm comportamentos que em nada dignificam a imagem do setor que estamos diariamente a reunir esforços em querer melhorar.

Aconselhamos que a ligação do sistema de faturação, certificado pela autoridade tributária, seja ligado ao taxímetro o quanto antes com o principal objetivo de melhorar a imagem que os nossos clientes têm do serviço prestado que pretendemos que seja regido pela transparência e rigor.

Aproveitamos para questionar se o prazo de 8 anos descrito no artigo 16º se aplica exclusivamente às novas licenças que sejam emitidas ou a todas, independentemente do ano em que foram entregues."

A Coordenação do GTTaxis2020

Instituto da Mobilidade e Transportes, IP

VERA LÚCIA JORGE GAIOLA

Assinado de forma digital por VERA LÚCIA JORGE GAIOLA
Dados: 2021.12.10 15:21:25 Z

(Drª Vera Gaiola)

Representante do Sec. Estado do Comercio, Serviços e Defesa do Consumidor (Gab. SECSDC)

João André Reigota Gomes

Assinado de forma digital por João André Reigota Gomes
Dados: 2021.12.10 12:17:15 Z

(Dr. André Gomes)

Representante do Gabinete da Secretária de estado do Turismo

(Gab. SET)

(Dr.ª Fátima Cortes)

Representante do Gabinete do Secretário de Estado da Mobilidade (Gab. SEM)

(Engª Olinda Pereira)

Representante Autoridade da Mobilidade e dos Transportes

(AMT)

(Drª. Ana Miranda)

Representante da Direção-Geral das Atividades económicas

(DGAE)

Assinado por : **Maria Clotilde Freitas da Silva Cavaco de Aguiar Pedro**
Num. de Identificação: 02338017
Data: 2021.12.09 17:06:18+00'00'

CHAVE MÓVEL

(Arqtª. Clotilde Cavaco)

Representante da Direção-Geral do Consumidor (DGC)

Assinado por : **ANDRÉ FILIPE DOS SANTOS SILVA**
Num. de Identificação: 12328034
Data: 2021.12.09 16:40:10+00'00'

(Dr. André Silva)

Representante da Associação Nacional dos Municípios Portugueses (ANMP)

ROGÉRIO CONCEIÇÃO BACALHAU COELHO

Assinado de forma digital por ROGÉRIO CONCEIÇÃO BACALHAU COELHO
Dados: 2021.12.07 11:45:26 Z

(Dr. Rogério Bacalhau)

Área Metropolitana de Lisboa/TML (AML/TML)

Drª. Anabela Fernandes

Representante da Área Metropolitana do Porto (AMP)

Assinado por : **JORGE MIGUEL BARBOT ROQUETTE VASCONCELOS MACHADO DE SOUSA BARBEIRO**
Num. de Identificação: 10039228
Data: 2021.12.09 15:08:38+00'00'

CARTÃO DE CIDADÃO

Representante da Comunidade Intermunicipal do Algarve (AMAL)

Assinado por : **CRISTINA DOS RAMOS SIMÃO GODINHO**
Num. de Identificação: BI124835945

(Drª Cristina Godinho)

Representante da Associação Nacional de Transportadores Rodoviários em Automóveis Ligeiros (ANTRAL)

(Florêncio Plácido de Almeida- Presidente)

Assinado por : **FLORÊNCIO PLÁCIDO DE ALMEIDA**
Num. de Identificação: 01542406
Data: 2021.12.09 11:40:49+00'00'

CARTÃO DE CIDADÃO

Federação Portuguesa do Táxi

(Carlos Ramos - Presidente)

Assinado por : **JOSÉ DOMINGOS DE OLIVEIRA PEREIRA**
Num. de Identificação: 05509136
Data: 2021.12.09 11:48:42+00'00'

CARTÃO DE CIDADÃO