

Exmo Senhor

Presidente da

Comissão de Economia, Obras Públicas,

Planeamento e Habitação

Data: 14 de março de 2023

N. Ref^a : PARC- 000061-2023

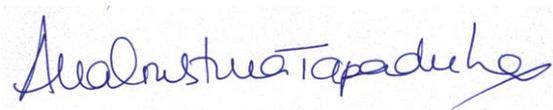
Assunto: Projeto de Decreto-lei n.º 63/XV/1.ª - lei autoriza o Governo a aprovar um novo regime jurídico do serviço público do transporte de passageiros em veículos ligeiros, comumente designados por táxi, designadamente quanto às regras de acesso à atividade, o seu exercício e organização, as competências das autoridades de transportes, o regime tarifário e ao regime sancionatório

1

Tendo tido conhecimento da iniciativa acima mencionada, junto enviamos os nossos comentários, mantendo-nos ao dispor para quaisquer esclarecimentos adicionais,

Com os meus melhores cumprimentos,

A Diretora Geral

A handwritten signature in blue ink, reading 'Ana Cristina Tapadinhas', written in a cursive style.

(Ana Cristina Tapadinhas)

Da iniciativa em geral

A DECO congratula-se com a presente iniciativa legislativa, na medida em que a revisão do regime jurídico do serviço público do transporte de passageiros em veículos ligeiros, comumente designados por táxi, é algo que vem reivindicando de há uns anos a esta parte.

Com efeito, o Decreto-lei que regula o transporte público de aluguer em veículos automóveis ligeiros de passageiros, também designados por transporte em táxis, remonta a 1998, tendo sido alvo de diversas alterações ao longo dos anos.

Não obstante estas alterações, manteve-se a necessidade de proceder a uma reforma da regulamentação jurídica do setor do táxi, já sentida antes da aprovação do regime de atividade de transporte individual e remunerado de passageiros em veículos descaracterizados a partir de plataforma eletrónica (Lei n.º 45/2018, de 10 de agosto), e que este, uma vez mais, trouxe à luz.

Aliás, já em 2016, a Autoridade da Concorrência se havia pronunciado em Relatório que identificava os principais estrangulamentos à concorrência no transporte de passageiros em veículos ligeiros com motorista, tendo feito um conjunto de recomendações ao Governo, destinadas a promover a concorrência neste setor.

Em 2018, também o Presidente da República havia alertado para a necessidade de modernização da regulação dos táxis, ao vetar o Decreto n.º 201/XIII, relativo ao regime jurídico de transporte individual e remunerado de passageiros em veículos descaracterizados a partir de plataforma eletrónica.

Alegou o Presidente da República, entre outros, que o diploma, ao abranger só uma das entidades concorrentes (o transporte individual e remunerado de passageiros em veículos descaracterizados - TVDE) perdia a oportunidade de, ao mesmo tempo, rever, em conformidade, o regime legal dos táxis, por forma a tratar de forma global e com

maior equidade, o que assim poderia e deveria ter sido tratado, sendo que o propósito de alcançar uma solução equilibrada não tinha sido plenamente atingido.

Neste particular, lamentamos a circunstância de a presente iniciativa não ter lugar a par da Revisão do Regime jurídico de transporte individual de passageiros em veículos descaracterizados a partir de plataforma eletrónica (TVDE), perdendo-se, uma vez mais, a oportunidade de regular ambos os serviços de forma mais equitativa.

Não obstante, entendemos que o regime jurídico do serviço público do transporte de passageiros em táxi necessita de ser revisto, com vista à sua modernização e flexibilização, devendo ser assegurados os seguintes princípios base, para garantir a proteção dos direitos e legítimos interesses dos consumidores:

- O transporte de passageiros em táxi é um serviço público, caracterizado pela sua universalidade e disponibilidade, com especial importância nos territórios de baixa densidade, onde é um elemento essencial para assegurar a mobilidade e acessibilidade de populações mais isoladas;
- A existência de um serviço público de transporte de passageiros em táxi, que garanta uma efetiva mobilidade, mormente nas situações em que não existam alternativas de deslocação em transporte público;
- O exercício da atividade de transporte em táxi deve assegurar as necessidades locais, tendo em consideração o ordenamento de trânsito e o nível de procura do serviço;
- O serviço público de transporte em táxi deve respeitar os direitos dos consumidores, em especial o direito à qualidade do serviço, o direito à segurança física, o direito à informação e o direito à proteção dos interesses económicos dos utentes/consumidores;
- A manutenção de requisitos de informação, qualidade e segurança (em concreto, os que digam respeito ao motorista e seus requisitos de certificação, bem como ao veículo);

- O exercício da atividade de transporte em táxi, assim como os veículos utilizados e os respetivos motoristas deverão estar licenciados/habilitados nos termos legais;
- A manutenção de uma regulação tarifária;
- A manutenção de obrigações exclusivas, inerentes à obrigação de serviço público, nomeadamente a obrigação de transportar, a identificação dos veículos, o uso de taxímetro, bem como outras características intrínsecas à obrigação de serviço público, compensadas por um conjunto de benefícios de que o setor dispõe, incluindo a reserva de mercado de hailing e de praça;
- Existência de condições que garantam uma fiscalização efetiva e contínua das imposições legais e regulamentares.

A prossecução destes princípios fundamentais deverá ser articulada com uma contínua ação inspetiva e fiscalizadora que assegure o estrito cumprimento da Lei, o interesse público em geral e os direitos dos consumidores em particular.

4

Importa ainda destacar algumas considerações gerais, que resultam tanto da análise que fazemos do enquadramento do setor, como dos estudos práticos que temos realizado e das reclamações dos consumidores, que entendemos ser de relevar no âmbito desta apreciação.

Tradicionalmente, no âmbito da prestação do serviço de táxi, constata-se a existência de um desequilíbrio da relação entre o prestador de serviços e o utente/consumidor, com manifesto prejuízo para este, desde logo, pela inexistência ou insuficiência de informação clara em matéria de preços praticados.

Considerando a existência de múltiplas tarifas, diferentes tipos de veículos (com e sem distintivos) e diferente lotação (quatro passageiros e mais de quatro passageiros), aliada a uma informação deficiente, geram-se, inevitavelmente, situações que potenciam irregularidades e mesmo ilegalidades, cometidas por alguns profissionais do sector e, conseqüentemente, um aumento da conflitualidade.

Muitas das reclamações/denúncias apresentadas junto desta Associação reportam-se a situações que não se coadunam com um serviço que é público, concorrencial e que se pretende acatador dos legítimos interesses e direitos dos seus utentes, tais como a não emissão de fatura/recibo, a cobrança de valores indevidos e não justificados, a ausência de urbanidade por parte dos prestadores de serviço, a colocação do taxímetro em local não visível, bem como a ausência de afixação de documento informativo das tarifas praticadas, informação essa legalmente exigida.

Com efeito, a presente iniciativa é apenas um primeiro passo no sentido da modernização do setor, considerando que o presente Projeto de Decreto-lei remete para a aprovação de variada legislação.

A este propósito, lamentamos a já habitual técnica legislativa de apresentação de iniciativas legislativas, sem a respetiva regulamentação. Com efeito, se por um lado, se inviabiliza uma análise integrada e completa da iniciativa em causa – em sede de consulta – permite-se ainda que a plena e integral entrada em vigor do diploma se arraste por longos períodos, com claro prejuízo da segurança e certeza jurídicas, mormente quando se trata de implementar todo um novo regime jurídico de um setor. A esta circunstância, acresce o facto agravante de o presente Projeto de Decreto-lei não dispor de norma que preveja prazo para a aprovação da regulamentação, exceto no que respeita ao Regulamento de tarifas, que deverá ser aprovado no prazo de um ano após a entrada em vigor do diploma, conforme previsto no artigo 44.º presente Decreto-lei.

Da iniciativa e especial

Projeto de Decreto-lei autorizado

- **«Artigo 3.º - Requisitos (de acesso à atividade)»**

Congratulamo-nos com a reintrodução do requisito da idoneidade no acesso à atividade de transporte em táxi, que havia sido eliminado pela alteração introduzida pela Lei n.º 5/2013, de 22 de janeiro, que veio simplificar o acesso à atividade.

- **«Artigo 7.º Falta superveniente de requisitos»**

Salvo melhor opinião, os únicos requisitos relativamente aos quais fará sentido prever o suprimento da falta superveniente no prazo de 180 dias serão os relativos à situação fiscal e contributiva regularizada, aliás, em conformidade com o disposto na alínea b) do n.º 1 do art.º 31.º, em que se prevê a revogação do alvará para a atividade dos operadores de táxi quando se verifique perda da idoneidade.

Trata-se certamente de lapso devido à “importação” da figura do atual regime - que já prevê um período para efeitos de suprimento de falta superveniente de requisitos - muito embora agora encurtado - e que atualmente não prevê o requisito de idoneidade que o regime em apreciação passa a prever.

Nestes termos, importa proceder à alteração da presente disposição em conformidade.

- **«Artigo 8.º Registo e dever de informação»**

O registo atualizado de todos os operadores de táxi deverá ser divulgado pelo IMT na sua página na Internet, pelo que propomos a alteração da presente disposição em conformidade.

- **«Artigo 9.º - Veículos»**

Destacamos a nossa concordância com o estabelecimento de uma meta para a descarbonização do setor até 2023, sem prejuízo das autoridades de transportes poderem definir uma meta inferior no âmbito dos concursos de atribuição de licenças previstos no artigo 16.º do mesmo diploma.

- **«Artigo 11.º - Taxímetro e sistema de faturação»**

A DECO manifesta a sua concordância genérica com todas as medidas que possam contribuir para o aumento da transparência na relação entre os prestadores do serviço de táxi e os consumidores. A instalação do taxímetro em local bem visível para todos os passageiros do veículo é um elemento fundamental para garantir essa transparência, pelo que deve estar sujeita a regras claras legalmente estabelecidas.

Deste modo, quando o Decreto-lei n.º 3/2019, de 11 de janeiro veio também permitir a colocação do taxímetro no espelho retrovisor, considerámos uma medida positiva. Como tal, concordamos com o estabelecido no n.º 2 do Artigo 11.º, que determina que os taxímetros devem ser fixados no centro longitudinal do tablier do veículo, de forma a assegurar a boa visibilidade do mostrador pelos passageiros.

Notamos, no entanto, que esta medida, sendo boa, não será suficiente para eliminar as situações de infração que se verificam, carecendo de ser acompanhada por uma fiscalização eficaz. Há longos anos que a legislação determina a instalação do taxímetro

em local bem visível pelos passageiros, mas temos constatado que muitas das reclamações/denúncias sobre o setor do táxi apresentadas junto desta Associação se reportam a casos em que o taxímetro não se encontrava visível, realidade também identificada nos estudos práticos (de “cliente mistério”) que realizámos sobre este serviço.

- **«Artigo 12.º - Competências das autoridades de transportes»**

De uma forma geral, concordamos com as competências atribuídas aos municípios, designadamente em matéria de fixação de contingentes, regimes de estacionamento, licenciamento de veículos e fiscalização de matérias por si regulamentadas.

Já no que se refere à competência, prevista na alínea d) do n.º 1 do artigo 12.º, de 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 do artigo 20.º, a DECO só se poderá pronunciar de forma concreta depois de conhecido o referido regulamento, cuja aprovação pela AMT está prevista até 1 de julho de 2024. No entanto, alertamos para o facto de esta competência de as autoridades de transportes, através de regulamentos próprios, poderem fixar tarifas específicas aplicáveis ao seu território, poder comportar algum risco de desigualdade de acesso ao serviço para consumidores de concelhos limítrofes e ou com condições semelhantes, bem como uma possível complexificação dos sistemas tarifários.

De qualquer modo, e sem prejuízo de adiante nos debruçarmos mais especificamente sobre o tema, salientamos a nossa total oposição a qualquer medida que vise permitir a existência de tarifas específicas (ou suplementos) relativas à prestação de serviços de transporte em táxi a partir de aeroportos, terminais de cruzeiro, ou quaisquer outros grandes polos de geração de viagens. Do mesmo modo, somos contra quaisquer tarifas sazonais (ou suplementos), nas regiões de forte atração turística, assim como quaisquer

tarifas específicas (ou suplementos) tendo em conta quaisquer datas festivas ou feriados nacionais ou municipais.

- **«Artigo 13.º - Organização geográfica e acordos intermunicipais»**

De uma forma geral, consideramos positiva a reformulação das regras relativas ao acesso e organização do mercado, de forma a enquadrar a possibilidade de uma organização e gestão supramunicipal, estabelecendo-se que os municípios, enquanto autoridades de transportes, podem decidir celebrar contratos interadministrativos de delegação e/ ou partilha de competências, para organização do mercado de âmbito intermunicipal.

Concretamente, no que se refere ao n.º 8 do artigo 13.º, nada temos a objetar à introdução da possibilidade de as autoridades de transportes poderem definir contingentes sazonais, de modo a responder eficazmente às flutuações sazonais da procura. Também não vemos inconveniente em que tal objetivo se concretize através do recurso à abertura de concursos para licenças especificamente para o efeito, por um período limitado, mediante o acordo dos respetivos municípios. Já a possibilidade de os contingentes sazonais serem preenchidos através da sua deslocação entre territórios que integrem o mesmo acordo de gestão intermunicipal de transporte em táxi merece grandes reservas por comportar o risco de aumentar a dificuldade de acesso ao serviço de táxi em zonas de menor procura (de onde ocorreria a deslocalização).

- **«Artigo 15.º - Definição de contingentes»**

A DECO entende que os contingentes devem ser fixados de modo a garantir o acesso de todos os consumidores ao serviço de táxi, que é um serviço de transporte público. Medidas que permitam uma melhor gestão e distribuição da prestação destes serviços a nível local, aproximando a oferta da procura, são benéficas para o funcionamento do mercado e, por conseguinte, para os prestadores de serviços e para os consumidores.

Assim, concordamos com o estabelecido no n.º 2 do Artigo 15.º segundo o qual devem ser elaborados, pela autoridade de transportes competente, estudos de avaliação dos contingentes fixados, com periodicidade bienal, os quais devem incluir contributos dos operadores de táxi e dos utilizadores do transporte em táxi. Também concordamos com o definido no n.º 3 do mesmo artigo, segundo o qual os referidos estudos 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 a sua variação ao longo do ano, o congestionamento, o 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.

- **«Artigo 16.º - Atribuição de licenças de táxi no âmbito dos contingentes»**

O IMT deverá disponibilizar na sua página eletrónica, através da introdução da matrícula do veículo, informação atualizada acerca do Operador, Alvará e número de licença atribuída.

10

- **«Artigo 18.º - Tipos de serviço»**

A DECO, tal como já teve oportunidade de referir em consultas anteriormente promovidas, não pode concordar com a eliminação do serviço à hora, por não serem avançados quaisquer dados demonstrativos do impacto que o fim desta tarifa terá para os utentes/consumidores.

Por outro lado, em relação ao serviço a contrato, concordamos com a introdução do contrato em “suporte digital” e com o facto de não ser fixada nenhuma exigência em termos do prazo de duração do contrato.

- **«Artigo 19.º - Regimes de estacionamento»**

Esta Associação concorda que sejam as autoridades de transportes a fixar, por regulamento, um ou vários regimes de estacionamento para o seu território, dentro dos quatro regimes de estacionamento definidos nas alíneas a) a d) do n.º 1 do Artigo 19.º.

- **«Artigo 20.º - Regime tarifário»**

Em relação ao regime tarifário, o Projeto de Decreto-lei apresenta uma proposta bem diferente da realidade que existiu até ao presente. De facto, nos termos do Decreto-lei n.º 297/92, de 31 de dezembro, o sistema tarifário, as tarifas e respetivos preços, são fixados através de Convenção entre a Direção-Geral das atividades Económicas e as associações representativas do setor do táxi. O que agora se propõe é que este regime convencionado dê lugar a um regime de tarifas definidas 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.

Sobre o referido regulamento, que terá de ser aprovado até 1 de julho de 2024, não nos podemos pronunciar objetivamente neste momento. Porém, de um modo geral, importa referir que estamos de acordo com o princípio da orientação dos preços para os custos em cenário de eficiência, pelo que defendemos a realização de um estudo económico-financeiro, por uma entidade independente, que permita especificar e aferir os reais custos afetos à prestação do serviço de táxi, nomeadamente combustível, mão de obra, reparação e manutenção, entre outros, para desta forma se poder analisar com rigor os elementos que estão na base da fixação do preço do serviço de táxi. Por outro lado, é fundamental garantir a acessibilidade económica do serviço de táxi a todos os utilizadores.

Queremos ainda destacar que é fundamental que haja uma simplificação tarifária, contribuindo para um aumento da transparência ao nível dos valores cobrados e também para a redução da conflitualidade entre utentes e prestadores de serviço.

Quando ao estabelecido no n.º 2 do Artigo 20.º, segundo o qual as autoridades de transportes podem fixar tarifas específicas aplicáveis ao seu território, através de regulamentos próprios, chamamos a atenção para o facto de esta competência poder comportar o risco de desigualdade de acesso ao serviço para consumidores de concelhos limítrofes e ou com condições semelhantes, bem como uma possível complexificação dos sistemas tarifários.

Quanto ao n.º 3 do mesmo artigo, a DECO reitera a sua oposição quanto ao facto de as autoridades de transportes poderem estabelecer tarifas específicas relativas à prestação de serviços de transporte em táxi a partir de aeroportos, terminais de cruzeiro, ou quaisquer outros grandes polos de geração de viagens. Somos também contra tarifas sazonais, nas regiões de forte atração turística, assim como somos contra quaisquer tarifas específicas tendo em conta datas festivas ou feriados nacionais ou municipais.

À semelhança da opinião manifestada em anteriores consultas, a DECO entende que a determinação do preço do serviço de táxi, dada a sua própria natureza, não se coaduna com a fixação de tarifários discriminatórios e sazonais, pelo que deverá sempre sustentar-se em critérios de universalidade, generalidade, igualdade e intemporalidade, pelo que rejeitamos qualquer discriminação que possa ocorrer em termos de preço.

Há vários anos que as associações representativas do sector do táxi, ANTRAL e FPT, vêm pugnando pela criação de suplementos, preços mínimos e regimes tarifários especiais para os aeroportos e terminais portuários de utilização turística. Tal reivindicação foi sendo justificada com o argumento de que tal permitiria (na sua perspetiva) não só a

compensação pelo tempo de espera, mas também a exigência da adoção de um comportamento diferente relativamente aos passageiros.

A DECO sempre considerou que os argumentos apresentados pelos representantes do setor não deveriam ser considerados procedentes por duas ordens de razões:

Em primeiro lugar, os prestadores de serviço de táxi devem gerir a sua permanência em qualquer praça, de acordo com a rentabilidade dessa decisão, uma vez que não existe qualquer obrigação de que os mesmos tenham de permanecer nos aeroportos enquanto aguardam a chegada de passageiros. Aliás, reconhecemos que se o mesmo sucede, tal facto dever-se-á somente às receitas provenientes deste tipo de serviço, cuja rentabilidade justificará esta opção por parte do prestador. Este mesmo raciocínio se aplica às praças dos terminais marítimos de utilização turística. Por outro lado, a implementação de uma tarifa especial (leia-se mais cara) nestes locais iria premiar a não produtividade, distorcendo a transparência das regras da concorrência, uma vez que a mesma criaria uma desigualdade relativamente aos preços a praticar em percursos semelhantes. Isto mesmo se pode dizer para serviços que, não se iniciando nos terminais de partidas e chegadas dos aeroportos e dos terminais marítimos de utilização turística, tenham como destino esses locais.

Relativamente à implementação tarifas especiais (ou de suplementos) como forma de permitir a adoção de um comportamento diferente por parte dos prestadores de serviço, revela-se a mesma manifestamente improcedente, uma vez que o dever de urbanidade dos prestadores de serviço para com os consumidores, utentes do serviço, tem como base, não só fundamentos legais, mas também os princípios gerais de direito, não decorrendo de qualquer acordo voluntário entre o prestador e o consumidor, pelo que não poderá ser procedente que o consumidor suporte um encargo decorrente de um dever que impende sobre a parte contrária.

Posto o que acabamos de dizer não vislumbramos qualquer argumento válido que possa justificar a introdução de tarifas especiais exclusivas destas praças, pelo que manifestamos posição totalmente contrária ao proposto na alínea c) do n.º 3 do artigo 20.º, assim como ao proposto nas alíneas d) e e).

Em sentido inverso, somos totalmente favoráveis à possibilidade de introdução de pacotes de viagens em combinação com títulos mensais de transporte coletivo ou serviço de mobilidade partilhada, prevista na alínea f) do n.º 3 do Artigo 20.º. Quanto às tarifas progressivas, previstas na alínea g) não nos podemos pronunciar objetivamente pois não existe nenhuma definição do que sejam estas tarifas. No entanto, queremos deixar claro que se o termo “progressivas” for usado no mesmo sentido de tarifas “dinâmicas”, como as existentes no TVDE, somos totalmente contrários à sua introdução, pois um serviço público de transporte não é compatível com preços que aumentam em função da procura.

- **«Artigo 21.º - Reserva»**

É importante que também se preveja a possibilidade de subscrição e reserva prévia através de chamada telefónica, não só porque é um meio ainda muito utilizado, como também em ordem a proteger os direitos e interesses dos consumidores mais vulneráveis em termos digitais, mormente atendendo ao facto de estarmos perante um serviço público.

- **«Artigo 23.º - Livro de reclamações»**

Salvo melhor opinião, sendo o transporte em táxi um serviço de transporte de passageiros e, como tal, um serviço público essencial, está assujeito à arbitragem necessária, independentemente do valor do conflito em causa e por opção expressa dos utentes que sejam pessoas singulares (alínea h) do n.º 2 do art.º 1.º e n.º 1 do artigo 15.º da Lei n.º 23/96, de 26 de julho, na sua atual redação).

Assim sendo, deve ser eliminada a parte final do n.º 2 da presente disposição:

«(...) em caso de conflito de consumo de reduzido valor económico»

- **«Artigo 24.º - Prestação de serviços»**

Considerando que estamos perante a prestação de um serviço público e, portanto, com as inerentes obrigações, nomeadamente a obrigação de transportar, e em ordem a enfatizar esta obrigação, sugerimos a seguinte redação alternativa, para o corpo do n.º 4 da presente disposição.

«4 - Só podem ser recusados os seguintes serviços:»

- **«Artigo 25.º - Suspensão do exercício da atividade»**

Congratulamo-nos com a presente disposição, já que redação do atual preceito equivalente do Decreto-lei n.º 251/98 (art.º 18.º, na redação que lhe foi dada pelo Decreto-lei n.º 3/2019, de 11 de janeiro) “confunde”, efetivamente, as situações de abandono com as de suspensão voluntária. Com efeito, se, por um lado, o exercício da atividade de transportes em táxi pode ser suspenso mediante mera comunicação prévia aos municípios emissores da licença, por um período de até 365 dias consecutivos, mas, por outro lado, só se presume que há abandono quando tiverem decorrido 365 dias consecutivos desde a emissão do último recibo comprovativo do serviço prestado ou se, no mesmo período, o taxímetro não tenha registos de deslocações, na prática, a figura da suspensão perde a sua utilidade, tanto mais que se não prevê cominação para a falta de comunicação prévia da suspensão ao município emissor da licença (veja-se, a esse propósito, a atual redação do artigo 30.º que prevê as infrações e coimas respeitantes ao exercício irregular da atividade, de cujo elenco não consta a falta de comunicação prévia da suspensão, bem como a falta de comunicação da retoma da atividade, nem tão pouco a utilização de veículo durante a suspensão do exercício da atividade).

Entendemos que o regime a aprovar deverá prever a obrigatoriedade de as autoridades de transporte garantirem uma percentagem mínima de táxis em efetivo exercício da atividade, face ao contingente fixado, por forma a que não seja prejudicado o nível de serviço de transporte em táxi. Com efeito, sempre que esta percentagem mínima de táxis em efetivo exercício da atividade não fique salvaguardada, as autoridades de transporte deverão opor-se à suspensão do exercício da atividade, por forma a garantir a disponibilidade do serviço público.

- **«Artigo 27.º - Táxis para pessoas com mobilidade reduzida»**

A nosso ver, a definição de contingentes de veículos para pessoas com mobilidade reduzida não deverá ser uma mera possibilidade, mas uma obrigatoriedade.

Importa consagrar expressamente que as tarifas aplicáveis nos serviços prestados em veículos para pessoas com mobilidade reduzida devem ser exatamente iguais às que seriam aplicáveis nos mesmos serviços, mas outros veículos.

- **Artigo 30.º - Transportes de bagagens e de animais**

Nos termos do n.º 2 do Artigo 19.º do Decreto-lei n.º 251/98, de 11 de agosto, na sua redação atual, é obrigatório o transporte de cães guia de passageiros invisuais e de cadeiras de rodas ou outros meios de marcha de pessoas com mobilidade reduzida, bem como de carrinhos e acessórios para o transporte de crianças.

No n.º 3, do Artigo 30.º do presente Projeto de Decreto-lei, mantém-se a obrigatoriedade do transporte de cães de assistência a passageiros invisuais, bem como de carrinhos e acessórios para transporte de crianças, mas a obrigatoriedade de transporte de cadeiras de rodas ou outros meios de marcha de pessoas com mobilidade reduzida é restrita aos veículos para pessoas com mobilidade reduzida, o que

consideramos discriminatório e limitador do direito de acesso ao serviço de transporte em táxi por parte destes utentes.

Mesmo que as autoridades de transportes venham a poder definir contingentes de veículos para pessoas com mobilidade reduzida, faculdade conferida pelo n.º 1 do Artigo 27.º, nada garante que o façam (sem prejuízo de defendermos a sua obrigatoriedade) e, mesmo que o façam, nada garante que os contingentes definidos sejam efetivamente preenchidos e que respondam às necessidades existentes. Consideramos fundamental que a obrigatoriedade de transporte de cadeiras de rodas ou de outros meios auxiliares de marcha de pessoas com mobilidade reduzida seja extensiva a todos os veículos afetos ao transporte em táxi.

- **Artigo 31.º Revogação**

Importa prever a revogação do alvará por falta de suprimento dos requisitos previstos na alínea a) do n.º 2 do art.º 3.º (situação fiscal e contributiva regularizada), aliás, em conformidade com o disposto no n.º 3 do art.º 7.º.

- **Artigo 33.º - Supervisão e regulação**

Damos aqui por integralmente reproduzidas as considerações supra tecidas em comentário aos artigos 8-º e 16.º

- **«Artigo 34.º Entidades fiscalizadoras»**

Por razões de segurança e certeza jurídicas, importaria proceder à clara definição das competências específicas de fiscalização de cada uma das entidades fiscalizadoras no âmbito do diploma.

- **Artigo 35.º - Contraordenações**

A nosso ver, importa rever o valor das coimas, não apenas no que respeita aos seus limites, que se afiguram manifestamente diminutos e pouco dissuasores da prática infratora, mas também tendo em consideração a natureza das infrações.

A título meramente exemplificativo, e no que respeita à gravidade das infrações, afigura-se-nos pouco avisado que a coima aplicável ao exercício da atividade sem alvará ou à violação do regime de tarifas seja exatamente a mesma que é aplicável à falta de comunicação pelo operador à autoridade de transportes da retoma da atividade de transportes em táxi decorrente da suspensão.

Neste âmbito, entendemos também ser de considerar, ao nível das coimas aplicáveis, a aplicação dos limites mais elevados e a possibilidade da sua fixação em dobro em caso de reincidência, as (já referidas) infrações que mais frequentemente são alvo de reclamações/denúncias por parte dos consumidores, com especial enfoque na não emissão de fatura/recibo e na cobrança de valores indevidos e não justificados.

18

Por fim, importa consagrar como contraordenação punível com coima o exercício da atividade durante o período de suspensão da mesma.

- **Artigo 37.º - Competência para o processamento e aplicação das coimas**

Sem prejuízo do disposto no n.º 2, somos de opinião que o diploma deverá prever a elaboração e divulgação anual obrigatória, por parte do IMT, AMT e autoridades de transporte, de relatório relativo à respetiva atividade fiscalizadora no âmbito do regime em crise, do qual conste:

- Informações Gerais
 - N.º de processos de contraordenação instaurados;

- N.º de processos concluídos;
 - Normas infringidas;
 - N.º de condenações;
 - Natureza Condenados (Entidade detentora de alvará/ motorista de táxi/ entidade detentora de plataforma);
 - Montante total das coimas aplicadas;
 - N.º de Processos de averiguação arquivados.
-
- Informações sobre as contraordenações aplicadas, incluindo:
 - N.º de processo;
 - Arguido;
 - Forma de processo;
 - Norma(s) violada(s);
 - Data da decisão e sanção;
 - Extrato da decisão, se houve impugnação judicial, se houve decisão de 1ª Instância e em caso afirmativo, a própria sentença e se houve recurso.
-
- **«Artigo 39.º - Sanções acessórias»**

N.º 1 - Considerando a natureza da infração em causa, a sua gravidade, os prejuízos para os consumidores e para o regular funcionamento do mercado, a que acresce o facto de ser um dos principais motivos de reclamação dos consumidores (visando-se um efeito dissuasor da prática infratora), entendemos ser de prever também a possibilidade de ser decretada sanção acessória de interdição do exercício de atividade de operador de táxi, com a aplicação da coima prevista na alínea j) do n.º 1 do artigo 35.º (violação do regime de tarifas).

N.º 2 - Considerando a natureza das infrações em causa, a sua gravidade, os prejuízos para os consumidores em geral, para as pessoas com mobilidade reduzida em especial e ainda para o regular funcionamento do mercado, e visando-se um efeito dissuasor destas práticas infratoras, entendemos ser de prever também a possibilidade de ser decretada sanção acessória de suspensão da licença do veículo ou alvará, com a aplicação das coimas previstas nas alíneas k), l) e s):

k) O incumprimento da obrigação de afixação do tarifário previsto no n.º 4 do artigo 20.º;

l) A não disponibilização das estimativas de preço e o incumprimento das regras de formação das tarifas em violação do n.º 2 do artigo 22.º;

s) A utilização de veículos adaptados para pessoas com mobilidade reduzida em violação do disposto no n.º 2 do artigo 27.º características técnicas de adaptação a definir por deliberação do conselho diretivo do IMT, I. P.).

- **Artigo 41.º - Meios extrajudiciais de resolução de litígios**

N.º 1 – Considerando o facto de o transporte em táxi ser um serviço público essencial, estando, por isso, assujeito à arbitragem necessária por opção expressa dos utentes que sejam pessoas singulares (conforme o disposto na alínea h) do n.º 2 do art.º 1.º e n.º 1 do artigo 15.º da Lei n.º 23/96, de 26 de julho, na sua atual redação) e em ordem a uma maior segurança e certeza jurídicas, sugerimos a seguinte redação alternativa:

*«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 23/96, de 26 de julho e na Lei n.º 144/2015, de 8 de setembro, na sua redação atual, **por opção expressa dos utentes que sejam pessoas singulares.**»*

N.º 2 – A presente redação parece indicar o carácter voluntário da arbitragem, o que não corresponde à realidade (provavelmente porque “decalcada” da redação do n.º 2 do art.º 15.º da Lei n.º 23/96, que apesar da alteração da Lei n.º 6/2011, de 10 de março,

que veio introduzir a arbitragem necessária, manteve a redação original da Lei 12/2008, de 26 de fevereiro (altura em que a arbitragem ainda era voluntária).

Nestes termos, e por razões de segurança e certeza jurídicas, propomos a seguinte redação alternativa:

*«Quando ~~as partes~~, **o utente que seja pessoa singular**, em caso de litígio de consumo emergente da prestação dos serviços previstos no presente regime, **optem** por recorrer a meios extrajudiciais de resolução de litígios suspende-se, no seu decurso, o prazo para a propositura da ação judicial ou da injunção».*

- **«Artigo 43.º - Avaliação do regime»**

Entendemos ser fundamental que também se preveja expressamente a articulação com representantes dos utilizadores dos serviços de táxi, nomeadamente com associações de consumidores.

Na realidade, não se nos afigura avisado que num relatório que tem por objeto a implementação de um regime legal sobre um serviço prestado aos consumidores, os próprios consumidores não sejam “ouvidos”, mormente quando é feita uma articulação com as associações do setor. Com efeito, exclui-se, à partida, e de forma manifestamente injusta e injustificada, uma parte relevante dos interesses em causa. Entendemos que uma associação de consumidores, mormente de âmbito nacional e de interesse genérico, pela sua própria natureza, pode dar importantes contributos nesta matéria, em particular a DECO, que de há largos anos a esta parte desenvolve trabalho nesta área.