

Ex.mo Senhor Primeiro Ministro
Dr. António Costa
Rua da Imprensa à Estrela, 4
1200-888 Lisboa

REGISTADA

V. Ref.:

N. Ref.: 17DIR192

Data: 24 de outubro de 2017

ASSUNTO: O FUTURO DO TÁXI

Excelência,

Na sequência de um Encontro Nacional dos associados da Federação Portuguesa do Taxi foi elaborado um documento denominado *O Futuro do Táxi no Serviço Público de Transportes* com o qual se pretendeu tornar públicas as propostas da FPT para a revitalização do sector do táxi;

A Direcção da FPT remeteu várias propostas, sintetizadas no documento supra referido a todas as entidades públicas com intervenção no sector, designadamente Ministério do Ambiente, do Ordenamento do Território e do Desenvolvimento Regional, Ministério da Administração Interna, bem como para os respetivos organismos administrativos reguladores que tutelam o sector, com o duplo objetivo de dar a conhecer o pensamento dos associados da FPT para o futuro desta atividade e de promover um debate construtivo para a progressão e modernização do sector do táxi;

Decorridos mais de seis meses sobre tal iniciativa a verdade é que até ao presente a FPT não recebeu das entidades destinatárias, nem qualquer posição direta sobre as questões enunciadas nem informação sobre qualquer iniciativa ou similar das entidades públicas decorrente das posições manifestadas;

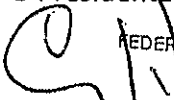
A postura de inação por parte dos Ministérios e serviços competentes, motiva a signatária a apelar a V. Exa. pois é nossa intenção e dos nossos associados discutir e implementar medidas que contribuam para a real progressão e modernização do setor do táxi e em consequência do serviço público de transportes em que se insere.

Encontramos disponíveis para o que vossa excelência entender por conveniente.

Com os melhores cumprimentos;

Pela Direcção

O Presidente


FEDERAÇÃO PORTUGUESA DO TÁXI-FPT
N.º 503 404 730
Estrada Paço do Lumiar
Lote R2, Loja A
1600-543 LISBOA

O Futuro do Táxi no Serviço Público de Transportes

Constitui motivação dos associados da Federação Portuguesa do Táxi o desafio que dirigiu aos poderes públicos e reguladores do sector para a discussão de um conjunto de propostas várias para o sector do táxi em Portugal, por forma a que dessa discussão resultem medidas concertadas e concretas aptas a obter a revitalização, progressão e modernização do sector do táxi, contribuindo também para a revitalização e modernização do transporte público de passageiros.

Nesse enquadramento e após discussão interna, finalizada por um encontro nacional dos associados da FPT, resultam os seguintes temas e respetivas posições da FPT apresentadas para a revitalização e modernização do sector do táxi enquanto parte integrante do sector público dos transportes de passageiros:

1. Regulamentação do acesso e prestação de serviços nos aeroportos e terminais portuários

Reiteramos a absoluta necessidade da finalização do processo de criação de regulamentação do acesso e da prestação de serviços nos aeroportos e terminais portuários, com a criação de uma tarifa especial, para cujo projeto foram vertidas as nossas posições e propostas sobre o assunto, e cuja conclusão se encontra pendente desde 2016;

2. Serviço Mínimo Noturno

Deve ser criado no sistema tarifário um Serviço Mínimo Noturno através de uma tarifa especial noturna a aplicar nas noites de 24, 25 e 31 de Dezembro e 1 de Janeiro de cada ano;

3. Suplementos

Analisar o funcionamento da política de suplementos que tem originado dificuldades no desempenho da função e más interpretações por parte das autoridades.

4. Tarifa Serviço à Hora

Excluir do quadro legal a denominada tarifa Serviço à Hora porquanto sendo o taxímetro um aparelho de medição de tempo e distância, aquela tarifa já se encontra incluída nas várias tarifas determinadas pelo taxímetro pelo que a sua manutenção nos termos atuais esta desatualizada, devendo ser eliminada;

5. Serviço a Percurso

Deve ser tomada a iniciativa legislativa que determine as regras do denominado "serviço a percurso" pois atualmente o mesmo não está previsto em sede de diploma legal devendo para o efeito absorver o conceito de serviço a percurso tal como definido em sede de Convenção, dando assim cobertura à letra P dos taxímetros, estabelecendo-se que compete às Camaras Municipais a definição, em conjunto com as associações do sector, dos percursos incluídos e os respetivos preços;

Cit

6. Tarifário Duplo

Deve ser concluído o procedimento de criação e implementação de um tarifário duplo para as viaturas com capacidade para mais de quatro lugares, a utilizar em função do efetivo número de passageiros a transportar;

7. Tarifas Sazonais

Face à repercussão do incremento do turismo entendemos que devem ser criadas as tarifas sazonais a implementar nos concelhos ou regiões onde se verifica uma maior presença turística e pelo período definido;

8. Idade das Viaturas e Renovação das frotas

Deve ser estabelecido para as viaturas táxi o limite de idade igual a dez anos contados sobre a data da primeira matrícula. Por outro lado deverá ocorrer um sério empenhamento quer do sector quer do Estado para a renovação da frota privilegiando as energias menos poluentes, para o que deverão ser incrementados os atuais benefícios fiscais associados a uma obrigação de renovação da frota, nomeadamente, nos centros urbanos de Lisboa e Porto;

9. Localização do taxímetro

Deve ser estabelecido como forma única de localização do taxímetro em cima do tablier ao centro ou, em alternativa, no local destinado ao espelho retrovisor (existindo já no mercado equipamento próprio para o efeito) assim satisfazendo a preocupação legal de total visibilidade por parte do utente.

10. Cor Padrão

Urge a necessidade de determinar legalmente a referência da tonalidade (*pantone*) das cores que constituem a cor padrão dos táxis, seja o bege-marfim, o preto e o verde-mar, por forma a evitar conflitos com as entidades fiscalizadoras na interpretação da cor aplicada. É no entanto nossa convicção que devia ser eliminada da cor padrão o bege-marfim, ficando apenas o preto e verde-mar com definição dos respetivos *pantones*;

11. Número de Portas

Defendemos a alteração do artigo 1º da Portaria 277-A/99 na parte em que prevê para as viaturas táxis a exigência de quatro portas, devendo passar a permitir também as três portas por forma a permitir aos respetivos titulares a opção por outro tipo de viaturas, designadamente as descapotáveis ou com tetos de abrir, e assim permitir-lhe o acesso a um mercado específico e diferenciado;

12. Meios de pagamento eletrónico

C. Silva

Face às particularidades dos consumidores nalguns concelhos das áreas metropolitanas de Lisboa e Porto, bem como na região o Algarve e noutros concelhos nacionais marcadamente turísticos, deve ser estabelecido como equipamento a instalar nas viaturas táxis que aí operem o equipamento que permita o pagamento via eletrónica;

13. Faturação Certificada

Deve o Governo criar as condições necessárias para que os industriais e empresas operadoras no sector do táxi que, não estando sujeitas ao regime de faturação certificada, o possam adotar, por forma a passarem a dispor de faturação eletrónica, que inclua automaticamente os elementos identificadores do serviço prestado, designadamente início e fim do serviço e quilómetros percorridos;

14. Pagamento Especial por Conta

Proseguir a extinção do Pagamento Especial por Conta dando cumprimento à Lei 10 A /2017 de 29 de março.

15. Dedutibilidade do IVA

Defender a dedutibilidade do IVA na gasolina para veículos híbridos.

16. Proibição de “subaluguer”

Defendemos que deverá ser clarificado, designadamente pelas entidades reguladoras, que a exploração das licenças de táxi deve ser efetuada diretamente pelo seu titular, singular ou coletivo, sendo absolutamente vedada a exploração através do denominado “subaluguer”;

17. Táxis Letra A e Letra T

Deve ser analisado e definido o enquadramento dos atuais Táxis Letra A e Letra T, designadamente na sua eliminação nos moldes atuais e incorporação numa única tipologia;

18. Gestão de Recursos

Pretendemos aferir e ponderar junto dos poderes locais e regionais em conjunto com estes da criação de medidas que permitam uma melhor gestão e distribuição da prestação de serviços a nível local, em cumprimento das iniciativas para a aproximação da oferta e da procura, designadamente, analisando, sem aumentar os contingentes fixados, a possibilidade de estabelecer um regime de contingentes e tarifários intermunicipais;

19. Contingente do novo aeroporto de Lisboa

Dada a natureza da questão cremos ser conveniente incrementar a discussão para a constituição da praça de táxis do novo aeroporto, a preencher pela respetiva desafetação do atual contingente do concelho de Lisboa;



20. Energias Alternativas e Gasóleo Profissional

Consabido que atualmente a gasolina é menos poluente do que o gasóleo é necessário consagrar a dedutibilidade do IVA na aquisição da gasolina em igualdade de circunstâncias com o gasóleo por forma a permitir uma situação de equilíbrio na opção pela aquisição de viaturas a gasolina. Deve ainda ser ponderada a existência e consagração do denominado gasóleo profissional em quantidade e forma a definir;

21. Combate aos clandestinos e à concorrência ilegal e desleal

Uma das propostas que mantemos como prioritária é o combate aos clandestinos e à concorrência ilegal e desleal que existe no sector, promovida seja pelos donos de viaturas licenciadas para certos concelhos e que as deslocam, ilegalmente, para outros concelhos mais atrativos aos seus interesses desleais, quer a promovida pelo denominado transporte UBER. Infelizmente e não obstante o poder legislativo ter aceitado as propostas da FPT de incrementar e agravar as coimas previstas para essas infrações e estabelecendo mecanismos de desincentivo à pratica ilegal e à litigância dilatória, a verdade é que o objetivo legal não está a ser cumprido por evidente inação seja por parte das entidades fiscalizadoras, na dependência do Ministério da Administração Interna, seja por parte das entidades com competência para aplicação das coimas, na dependência do Ministério do Ambiente, do Ordenamento do Território e do Desenvolvimento Regional;

22. Combate ao mercado especulativo das licenças

Com vista ao combate frontal ao mercado especulativo de licenças deve iniciar-se a discussão sobre as novas regras a que devem ser sujeitos os futuros concursos para atribuição de licenças, designadamente sobre eventuais limitações sobre a sua transmissibilidade.

23. Transporte de crianças e publicação das alterações aprovadas

Reiterar a necessidade da conclusão do procedimento de alteração da legislação sobre o transporte de crianças em táxi, porquanto estão assentes e aprovadas as alterações mas a verdade é que não estão ainda publicadas nem em vigor essas alterações, assim se mantendo a situação e se agravando os prejuízos dos industriais de táxi afastados desse tipo de transporte, em benefício direto das corporações de bombeiros que assim atuam sem qualquer enquadramento legal;

24. Transporte de doentes não acamados e suspensão da portaria que regulamenta as VDTD

De igual forma mantemos que para o transporte de doentes, e seus acompanhantes, cuja situação clinica não impõe previsivelmente a necessidade de cuidados de saúde durante esse transporte, deve ser reposta a anterior portaria, que criava as VTSD para este tipo de transporte, classificação de viaturas onde se podiam incluir além dos bombeiros também os táxis, com algumas adaptações sugeridas pelo sector, bem como os industriais de táxi, e dessa forma evitar o impacto económico e social quer no sector, com as inevitáveis falências, quer no orçamento do estado quanto ao dispêndio do erário público;



25. Livrete Individual de Controlo (tempos de trabalho e repouso)

Igualmente manter a proposta de alteração da legislação sobre o livrete individual 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 contra ordenação com prejuízos evidentes para o sector do táxi, alteração que, estando aprovada, não foi publicada até à presente data;

26. Formação

Propor alterações e ajustamentos à formação inicial e à formação contínua.

Deve ser redistribuída a carga horária atualmente prevista para o curso de formação Inicial, bem como reduzir a carga horária de 25 Horas para 15 Horas nas ações de formação destinadas à renovação do CAP/CMT, incluindo nesta formação uma avaliação final;

27. O enquadramento da atividade dos denominados "Riquexós" e "Tuc Tuc"

É entendimento da FPT a urgente necessidade de clarificação e enquadramento da atividade dos denominados "Riquexós" e "Tuc Tuc" bem como das viaturas de animação turística, pois a manutenção de tais operadores em atividade sem regulamentação, colide frontalmente e de forma desleal com a atividade do transporte em táxi;

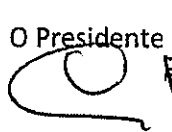
28. Aproximação da oferta e da procura

Mantemos também a necessidade de serem tomadas medidas concretas destinada à promoção da aproximação da oferta e da procura, designadamente em Lisboa e Porto designadamente as necessárias para a correção dos desníveis conhecidos, para o que propomos, entre outras, a introdução do regime de escala, a permissão para a suspensão justificada e temporária de atividade sem perda de quaisquer direitos e outras equivalentes e ainda a criação, junto das autarquias locais, de um fundo destinado à aquisição de licenças.

Pela Direção

O Presidente

Carlos Ramos



FEDERAÇÃO PORTUGUESA DO TÁXI-FPT
G.N.º 503 404 730
Estrada Paço do Lumiar
Lote R2, Loja A
1600-543 LISBOA

Lisboa, 6 de Outubro de 2016

PRONÚNCIA DA FEDERAÇÃO PORTUGUESA DO TÁXI SOBRE O PROJETO DE DIPLOMA EMANADO DO GOVERNO DA REPÚBLICA A QUE PRETENDE ESTABELECE O "...REGIME JURÍDICO DAS PLATAFORMAS ELETRÓNICAS QUE ORGANIZAM E DISPONIBILIZAM AOS INTERESSADOS A MODALIDADE DE TRANSPORTE INDIVIDUAL E REMUNERADO DE PASSAGEIROS EM VEÍCULOS DESCARACTERIZADOS

O projeto remetido para pronúncia é inconstitucional, ilegal e imoral.

É inconstitucional porque o órgão de que emana, o Governo da República, não tem competência para a sua elaboração nem foi autorizado pelo órgão competente, no caso a Assembleia da República dado tratar-se de matéria de reserva da competência legislativa da Assembleia da República.

Efetivamente e com maior ou menor tecnologia, a verdade é que o que se pretende regular no projeto em análise é o transporte de pessoas em viaturas ligeiras mediante remuneração, e essa é uma matéria excluída da competência própria do Governo.

Além do mais, deve salientar-se que esta é uma matéria sobre a qual a Assembleia da República expressamente determinou ao Governo, que transferisse para os municípios as competências: " Na área dos transportes, em matérias de transportes de aluguer em veículos ligeiros de passageiros; fixação de contingentes, atribuição de licenças e fixação dos respetivos critérios de atribuição, emissão de títulos de licenciamento nos casos de inspeção de veículos ou da sua substituição e fixação de locais de estacionamento, bem como a sua alteração."

Esta determinação resulta da autorização legislativa contida no art. 13 da Lei 39-B/94 e ainda da Lei nº 18/97 por via da qual a Assembleia da República autoriza o Governo a transferir para os municípios as competências " relativas à atividade de transporte de aluguer em automóveis ligeiros de Passageiros."

Resulta assim, cristalino, que a competência para legislar sobre a atividade de aluguer em automóveis ligeiros de passageiros, não pertence ao Governo, pelo que o projeto enviado para pronúncia sofre de inconstitucionalidade orgânica.

É ainda o projeto inconstitucional porque para o mesmo serviço – transporte de passageiros em viaturas ligeiras de passageiros mediante remuneração – cria e estabelece condições de acesso e de exercício diferentes das existentes na atividade legal de transporte em táxi.

Sendo inquestionável a possibilidade de o legislador poder estabelecer essas diferenças é também inquestionável que essa diferença tenha sustento e suporte na realização de um fim de interesse público. Ora certamente que o interesse do núcleo de passageiros/utentes adeptos e utilizadores das tecnologias e em particular da tecnologia destinada à contratação de um serviço de transporte

em viatura ligeira, não será de considerar como o interesse público relevante para efeitos de estabelecimento de tais regras discriminadoras.

Como a Federação Portuguesa do Táxi sempre defendeu, parece óbvio que, se o interesse político é regulamentar a atividade das plataformas eletrónicas que organizam e disponibilizam aos interessados transporte remunerado, não resulta daí a necessidade de criar novos operadores para o transporte assim angariado, com novas regras de acesso e de exercício, assim desprezando, e discriminado, o sector do transporte de passageiros em viaturas ligeiras já instituído no regime jurídico e na sociedade.

O projeto em pronúncia é ilegal porque, contrariamente ao que parece resultar do preâmbulo, na verdade o que resulta das normas dispositivas é que o projeto pretende criar um novo tipo de transportadores, e motoristas, de passageiros em viaturas ligeiras mediante remuneração.

Em Portugal o transporte em veículos de aluguer ligeiros de passageiros, com condutor, segundo itinerário à escolha do utente e mediante retribuição, apenas é legalmente possível através do transporte em táxi, cujo regime legal se encontra estabelecido no DL 251/98 de 11/08, mediante autorização legislativa da Assembleia da República através da lei 18/97 de 11/06.

Efetivamente a Lei exige licenciamento para o exercício da atividade, através de alvará, exigindo ainda que tal atividade apenas pode ser realizada por viaturas ligeiras, com as características determinadas e equipadas com taxímetro, devidamente licenciadas pelas câmaras municipais em cujo contingente se inserem e conduzidas por motoristas habilitados com certificado de capacidade profissional.

É ainda o DL 251/98 que estabelece as condições de acesso ao mercado e a organização do mercado do transporte público de passageiros em veículos ligeiros de passageiros, com condutor, mediante retribuição.

Acresce ainda que em Portugal, o preço cobrado pelos serviços de transportes em viaturas ligeiras de passageiros, com ou sem condutor, são fixadas nos termos definidos pelo DL 297/92 de 31/12, pelo que não é legal a pretensão constante do projeto em pronúncia, de permitir que o preço do transporte ali previsto seja fixado por entidades privadas, nacionais ou não, mediante um qualquer critério e sem qualquer limitação mínima.

A permissão para a existência em simultâneo para a mesma prestação de serviços- transporte em viaturas ligeiras de passageiros mediante remuneração – de dois regimes de preços diferentes, um convencionado, outro livre, viola o princípio da igualdade entre empresas e constitui concorrência desleal nos termos que resultam definidos na Convenção da União de Paris segundo a qual concorrência desleal é “o ato de concorrência contrário aos usos honestos em matéria industrial ou comercial”.

O projeto em pronúncia constitui livre acesso a atividade contrária aos usos honestos em matéria comercial.



FPT
FEDERAÇÃO PORTUGUESA DO TÁXI

FEDERAÇÃO PORTUGUESA DO TÁXI
MEMBRO DA CONFEDERAÇÃO EUROPEIA DO TÁXI

Finalmente o projeto em pronúncia é imoral.

E é imoral porque o seu desenho estava “traçado” muito antes da sua mostra pública, que apenas aguardou pelo desenrolar de um processo, de fachada, com o qual se pretendeu obter argumento formal à sua elaboração.

Efetivamente basta ler o regime transitório do projeto em audição para concluir da total conviência do Governo de Portugal com a atividade ilegal que, à vista de todos e em particular das autoridades nacionais, vem sendo desenvolvida em território nacional desde 2014 e que, assim, será premiada com uma verdadeira “despenalização” com prazo alargado.

Atentamente,

O Presidente da Direcção

Carlos Ramos

Lisboa, 15 de Março de 2017

Pronúncia da Federação Portuguesa do Táxi – FPT sobre o projeto de Lei nº 450/XIII/2ª

Pronúncia da Federação Portuguesa do Táxi sobre o projeto de Lei nº 450/XIII/2ª apresentada pelo Grupo Parlamentar do Bloco de Esquerda com o qual pretende estabelecer o “...regime jurídico da atividade de transporte individual e remunerado de passageiros em veículos descaracterizados...” e “... o enquadramento jurídico das plataformas eletrónicas que disponibilizam a modalidade de transporte ...”

Conforme a Federação Portuguesa do Táxi já teve oportunidade de transmitir publicamente, incluindo aos Grupos Parlamentares, é seu entendimento que o mercado do transporte de passageiros em viaturas ligeiras está devidamente acautelado pelos contingentes existentes e viaturas já licenciadas.

Aliás tem sido publicamente referenciado, incluindo pelos responsáveis municipais, o excesso de oferta das viaturas já licenciadas nomeadamente em Lisboa e Porto.

Não obstante tal entendimento, a FPT sempre atuou no sentido de enfrentar e responder a todas as iniciativas que tenham relação com o setor pelo que será neste pressuposto que procedemos à análise e pronúncia sobre a proposta desse Grupo Parlamentar.

Embora no geral a proposta apresentada reflita algumas das preocupações publicamente manifestadas pela FPT, ainda assim devemos referenciar a insuficiência da parte dispositiva do projeto de diploma para obter, como se afirma no preâmbulo de tal projeto “... um enquadramento legal equitativo do serviço de táxi regular e do serviço de transporte descaracterizado...”.

Efetivamente, mantendo o projeto em análise alguns pontos de desequilíbrio entre os dois tipos de prestação para o mesmo tipo de serviço - transporte individual remunerado - será inatingível a obtenção da pretendida equidade.

Na verdade:

- i) Não pode a FPT aceitar que na formação contínua exigida aos motoristas titulares de CMT apenas seja exigido, para a sua renovação, 10 horas de formação contínua, conforme se prevê no nº 8 do artigo 9 do projeto, enquanto que para os motoristas de táxi se exige, para a mesma renovação, 25 horas;
- ii) Também relativamente às características dos veículos, conforme consta do artigo 11º do projeto, considera a FPT que, para assegurar o equilíbrio necessário, deve ser aditado no nº 2 que os veículos devem possuir as seguintes características: distancia mínima entre eixos de 2,5 m e três portas no mínimo, incluindo bagageira; com o mesmo objetivo deve ser aditado ao nº 5 que o dístico ali referido, visível do exterior e amovível, correspondente à respetiva plataforma, deve respeitar a forma retangular com as dimensões mínimas de 110mm x 200mm e ser colocado nos vidros da frente e traseiro do veículo, assim se

garantindo uma fiscalização eficaz e abrangente; Deve também ser aditado ao nº 2 do artigo 13º uma terceira causa de caducidade da licença, considerando-se que as licenças atribuídas caducam no termo dos dez anos contados da respetiva data de emissão;

iii) Na mesma medida deve ser aditado ao nº 1 do artigo 14º a obrigação de proceder à audição das entidades representativas dos transportes;

iv) Deve ser aditado ao artigo 21º como entidades fiscalizadoras as Câmaras Municipais;

v) Deve ser corrigido na alínea b) do artigo 22 onde se lê “artigo 8.º” deve ler-se “artigo 9.º”, na alínea c) onde se lê “ artigo 10.º” deve ler-se “artigo 11.º” e aditar a alínea d) “ ...e 18.º”;

Acresce ainda que,

Segundo o entendimento da Federação Portuguesa do Táxi e a posição que tem defendido sobre a questão em análise é inadmissível que os contingentes, a definir pelas respetivas câmaras municipais e a atribuir por concurso público, não sejam preenchidos, preferencialmente, com viaturas já licenciadas, sejam veículos de aluguer para serviços turísticos (T), sejam veículos de aluguer dispensados das normas gerais de identificação (A) sejam veículos táxi.

Nessa medida deve ser aditado ao nº 2 do artigo 15 do projeto em análise que os concursos públicos devem incluir, nas respetivas regras e critérios de atribuição, a condição de prioridade atribuída às viaturas ligeiras de passageiros em regime de aluguer já licenciadas, devendo para o efeito os respetivos titulares entregarem, em depósito e sem perda dos respetivos direitos, as respetivas licenças, e no caso dos táxi de proceder à respetiva descaracterização.

Cremos ainda que o projeto em análise não acautela devidamente o interesse do consumidor em matéria da fixação e definição do preço, facto que, conforme já é do conhecimento público, facilita a prática do *dumping*, sendo para o efeito essencial que se imponha a fixação e publicitação de um preço inicial mínimo, aditando-se na alínea b) do nº 2 do artigo 17º do projeto em análise, que também deve ser apresentado ao utilizador, de modo expreso, o valor inicial fixo pela prestação do serviço. Com efeito a fixação deste valor impede a prática do preço abaixo do seu custo e permite a respetiva fiscalização pelas entidades competentes.

Para reforço do supra referido deve ser aditado ao artigo 18º que os preços são fixados livremente, com respeito pelas normas *antidumping*.

Pela Direção

O Presidente



Carlos Ramos

Lisboa, 24 de Março de 2017

Pronúncia da Federação Portuguesa do Táxi – FPT sobre a proposta de alteração apresentada pelo Grupo Parlamentar do Partido Comunista Português

Conforme tivemos oportunidade de transmitir a V. Exas. sempre foi entendimento da Federação Portuguesa do Táxi que as viaturas a utilizar para efetuar o transporte definido na proposta de Lei devem ser provenientes dos atuais contingentes das licenças de táxi, em termos e proporções a definir pelas respetivas câmaras municipais, até porque, segundo declarações públicas de vários responsáveis autárquicos, algumas câmaras registam excesso de licenças emitidas face aos níveis de procura.

Assim foi com agrado que registamos que essa preocupação está salvaguardada na proposta de alteração apresentada por esse Grupo Parlamentar à proposta de Lei nº 50/XIII.

Em particular registamos com satisfação a adoção de medidas concretas para evitar a prática do *dumping*, incluindo a previsão para a fixação de um preço mínimo.

No entanto e com o objetivo de contribuir para o enriquecimento da proposta em análise sugerimos sejam equacionados no respetivo texto as seguintes questões:

- i) Nas características dos veículos, conforme constam do artigo 8º da proposta de alteração, considera a FPT que deve ser acrescentada a possibilidade de o veículo possuir, no mínimo, três portas, incluindo bagageira;
- ii) Deve também ficar expressamente previsto que a licença municipal a atribuir aos TVDE é intransmissível e caduca no termo de um período a fixar, em regulamento municipal, pelas respetivas autarquias;
- iii) Deve também ficar expressamente previsto que os titulares das licenças de táxi que concorram à atribuição de uma licença de TVDE devem entregar, em depósito e sem perda dos respetivos direitos, as respetivas licenças de táxi e proceder à respetiva descaracterização da viatura.

Atentamente,

Pela Direção

O Presidente



Carlos Ramos