



AUTORIDADE
DA MOBILIDADE
E DOS TRANSPORTES

DIVISÃO DE APOIO ÀS COMISSÕES	
Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas	
CEIOP	
N.º Único	591815
Entrada/Saída n.º	22
Data	10/1/2018

Exmo. Senhor
Dr. Hélder Amaral
M.I. Presidente da
Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas
Assembleia da República
Palácio de São Bento
1249-068 Lisboa

S/ Referência	S/ Comunicação	N/ Referência	Data
		0050-CA/2018	10-01-2018

Assunto: Audição no Grupo de Trabalho dos Transportes Públicos – Assembleia da República
Táxis/veículos descaracterizados

Na sequência do acordado na audição de 9 de janeiro, serve o presente para enviar a V. Exa um resumo dos dados citados, constantes dos Relatórios Estatísticos dos serviços de Transporte em Táxi da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT), informando que o primeiro relatório se encontra disponível em <http://taxis.amt-autoridade.pt/#/> e o segundo relatório será enviado na próxima semana.

Sem prejuízo de posterior parecer sobre os projetos legislativos apresentados, revisitados de acordo com a decisão do Tribunal de justiça da União Europeia, também tal como acordado, sou a transmitir não só a intervenção inicial lida na referida audição, bem como o entendimento da AMT quanto ao que considera serem os princípios essenciais a seguir na eventual regulamentação de serviços diferenciados de transporte de passageiros em veículos ligeiros (v.g., táxis e TVDE), no respeito do enquadramento legal e jurisprudencial da União Europeia.

A saber, será de fixar regras claras, transparentes, coerentes e equitativas quanto a:

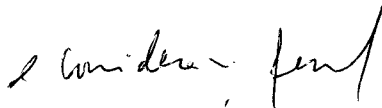
- Requisitos de acesso e permanência na atividade de plataformas, empresas ou condutores de serviços de transporte;
- Regras de entrada e permanência no mercado (contingentes);
- Cumprimento de obrigações fiscais e contributivas e de responsabilidade civil para todos os agentes económicos envolvidos no transporte de passageiros por intermédio ou não de plataformas;
- Regras de segurança (veículos, seguros, inspeções) e qualidade, bem como a questão da formação aplicável aos motoristas;
- Defesa de interesses e a satisfação das necessidades dos utilizadores, incluindo no que diz respeito à transparência das condições de prestação dos serviços (seja na

relação do passageiro com os motoristas/empresas, mas também destes com as plataformas e destas com os passageiros).

Por outro lado, a AMT entende que:

- A fixação de preços deve ser equitativa e transparente (*accountable*);
- As autoridades fiscalizadoras, de supervisão e regulação devem ter acesso a toda a informação necessária (empresarial e de exploração), antes ou depois da entrada no mercado todos os agentes económicos envolvidos no transporte de passageiros por intermédio ou não de plataformas;
- A garantia da existência de mecanismos de intervenção das entidades públicas competentes de carácter preventivo, sancionatório e de monitorização, devendo ser eficazes, efetivos e inquestionáveis.

Com os melhores cumprimentos.



O Presidente do Conselho de Administração



João Carvalho



Senhor Presidente

Senhoras e Senhores Deputados,

É para mim uma honra voltar a esta casa para discutir matérias prementes e da maior relevância, não só para o Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes, mas também para a economia Nacional.

Antes de mais, devo sublinhar que a Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT) se move pelo estrito cumprimento dos ditames legais e jurisprudenciais, Portugueses e da União Europeia, e pela defesa de diversos interesses societais, em termos equitativos, **de todas as atividades do setor dos transportes**.

Na sua atuação, a AMT efetua sempre, em **primeiro lugar**, um exercício de *compliance* com a legislação aplicável, e, em **segundo lugar**, procura contribuir para o suprimento de “falhas de mercado”, sem gerar “falhas de Estado”, para a construção de um paradigma de concorrência não falseada, sem restrições ou distorções, e para proteger o **bem público da mobilidade inclusiva, eficiente e sustentável**, tendo em conta, de forma integrada, diferentes racionalidades e interesses: investidores; profissionais/ utilizadores/ utentes/ consumidores e/ou cidadãos; e contribuintes.

E foi neste âmbito que a AMT, por diversas vezes, através de pronúncias e pareceres, considerou que a atividade de transporte de passageiros em veículos ligeiros através de plataformas eletrónicas não cumprem a legislação em vigor.

Todavia, isto não significa que não seja possível acomodar formas inovadoras para modernizar o setor, que deve ser visto como um segmento dinâmico do ecossistema, a que inicialmente me referi.

A AMT sempre foi muito clara em defender mecanismos de regulação que permitem antecipar a inovação tecnológica, indo ao encontro das transformações em curso nos domínios da engenharia, da construção de uma sociedade hipocarbónica, na redução da pegada ecológica dos segmentos mais tradicionais de transportes e no acolhimento das novas tecnologias de informação, comunicação e localização para soluções de mobilidade urbana, também extensiva a todas as regiões do território, de forma a potenciar o investimento e o emprego, a competitividade e a coesão, e de uma forma geral as três racionalidades supra referidas.

Nesse sentido, a AMT tem vindo a defender que é urgente que as entidades com poder legislativo, possam **clarificar o enquadramento legal aplicável a este setor**, evitando diferentes interpretações jurídicas que apenas exponencia a conflitualidade, e, do mesmo passo, contribuir para a criação de condições de mercado estáveis e equitativas, proporcionando a criação de um *level playing field*, em pleno respeito pelas regras do direito da concorrência.

A recente decisão do Tribunal de Justiça da União Europeia veio clarificar que:

- Os serviços prestados pelas plataformas eletrónicas, não são classificáveis no âmbito do direito da União Europeia como integrados nas regras da sociedade de informação e do comércio eletrónico, nem na Diretiva de serviços do mercado interno, devendo ser objeto das regras

que em cada Estado são aplicáveis ao setor dos transportes, no contexto de política comum de transportes.

- Cabe, por conseguinte, ao legislador Nacional estabelecer regras que sejam compagináveis com esta orientação do Tribunal de Justiça da União Europeia.

Neste contexto, é espectável que este novo enquadramento jurídico seja equitativo na promoção dos interesses em presença e permita o desenvolvimento das empresas em conformidade com as exigências dos consumidores, acolhendo os seguintes objetivos:

- Um **sistema equitativo, equilibrado, e não discriminatório;**
- Mecanismos de regulamentação, focados no IMT e de regulação, focados na AMT que sejam **claros, compreensivos e que permitam a supervisão e a fiscalização com eficácia.**

Estou naturalmente à disposição das Senhoras e dos Senhores Deputados para responder às perguntas que tiverem por convenientes, no que se refere às iniciativas legislativas relativas a esta matéria, no espírito de colaboração com a Assembleia da República que sempre demonstrámos.

De qualquer modo, permitam-me sublinhar que as propostas legislativas existentes foram elaboradas **antes da decisão** do Tribunal de Justiça da União Europeia, pelo que, como é obvio, necessitarão de ser revisitadas, sem perder de vista a salvaguarda de questões que considero essenciais, como sejam o tratamento equitativo e não discriminatório de todos os



agentes económicos que atuem num setor regulado, ou seja, o **setor do transporte urbano de passageiros em veículos ligeiros**.

Lisboa, 9 de janeiro de 2018

PRINCIPAIS DADOS E CONCLUSÕES (1/2)

- 1. Existem vagas nos contingentes (dados de agosto de 2016):**
 - 14.857 lugares - 13.776 táxis=1081 vagas
 - 46% dos municípios com lugares vagos
- 2. As vagas resultam sobretudo da não abertura de concursos:**
 - Apenas 36% dos municípios lançou concursos
 - 57% dos municípios com vagas em 2016 não lançou concursos
- 3. Existiu grande interesse em aceder a licenças nos concursos abertos:**
 - 3,2 concorrentes por licença a atribuir
 - 69% dos concursos com mais concorrentes do que licenças
 - 95% das licenças colocadas a concurso foram atribuídas

PRINCIPAIS DADOS E CONCLUSÕES (2/2)

4. **Oferta tem-se mantido muito estável (evolução 2006-2016):**
 - + 0,97% de táxis licenciados
 - + 0,5% de lugares nos contingentes
5. **Indícios de alterações na procura (evolução 2006-2015):**
 - Crescimento de dormidas em estab. hoteleiros:
 - ✓ +41% em Portugal; +74% em Lisboa vs. +2% táxis, +121% no Porto vs. +0% táxis
 - Aumentos e reduções substanciais de população residente em alguns concelhos:
 - ✓ -2% em Portugal; - 9% em Lisboa; + 2% na AML; + 22% em Mafra; + 9% em Cascais
6. **Contingentação tem-se traduzido numa restrição ativa à oferta em vários concelhos, potenciando riscos de resposta inadequada à procura**
 - Vide dados supra sobre interesse nos concursos e evolução da oferta e da procura
 - Licenças no mercado secundário: Relatório da AdC indica valores > 100.000€ em LX