

## PROPOSTAS DE ALTERAÇÃO LEGISLATIVA

### I

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. Efetivamente a Lei exige licenciamento para o exercício da atividade, através de alvará cuja emissão é da competência do Instituto da Mobilidade e dos Transportes (IMT) e exige ainda o licenciamento de veículos a atribuir dentro do contingente de cada concelho, através de licença cuja emissão é da competência da Câmara Municipal respetiva.

A lei exige ainda que tal atividade, apenas possa ser realizada por viaturas ligeiras, com lotação não superior a nove lugares, incluindo o condutor, equipadas com taxímetro e outras características previstas na lei e conduzidas por motoristas habilitados com certificado de capacidade profissional.

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

A Portaria 277-A/99 de 15 de Abril estabelece as características das viaturas destinadas a táxi e a Lei 6/2013 de 22/01 estabelece as regras e condições de acesso e exercício da profissão de motorista de táxi.

Acresce ainda que o preço cobrado pelo transporte em táxi é fixado por via administrativa ao abrigo do DL nº 297/92 de 31/12.

Desde Outubro de 2014 que está instalado em Portugal o denominado “transporte UBER”, nos termos do qual, através de uma aplicação para *Smartphones*, se agregam condutores e respetivas viaturas que se disponibilizam a transportar pessoas, de e para local escolhido por estas, e mediante retribuição.

Face aos termos de funcionamento do denominado “transporte UBER” é perceptível que o mesmo não reúne as condições que a Lei portuguesa exige para a realização de tal transporte, porquanto e desde logo, nenhum dos intervenientes é titular do competente alvará, nem as viaturas que o executam estão licenciadas pelas respetivas câmaras municipais, nem os condutores são habilitados com o competente certificado e capacidade profissional.

É assim evidente que o referido “transporte UBER” promove e executa um transporte remunerado em viaturas ligeiras de passageiros que é ilegal em todas as suas vertentes, seja quanto à entidade que o promove e contrata, seja quanto à viatura que é utilizada na sua execução, seja quanto ao condutor que o executa.

Para além de constituir uma atividade remunerada clandestina, pois atua a coberto de uma plataforma informática, certamente que não são garantidos os necessários seguros, seja da viatura

seja de acidentes de trabalho, nem as receitas ou atividade dão origem a impostos e contribuições, constituindo assim uma séria ameaça à atividade visível e legalizada de transporte público em veículos ligeiros de passageiros, os táxis.

De igual forma não pode a Federação Portuguesa do Táxi continuar a aceitar a mesma inércia das autoridades públicas e do poder executivo, que ainda nada fizeram para tratar e eliminar o problema dos denominados clandestinos, assim permitindo, por inação, que inúmeras viaturas táxi afetadas a licenças emitidas para concelhos do interior do país estejam a ser diariamente utilizadas para a prestação de serviços de táxi noutras cidades, designadamente Lisboa e concelhos limítrofes.

É mais uma forma de concorrência ilegal e desleal que existe no setor, neste caso promovida por pessoas do setor, no caso donos de viaturas licenciadas para certos concelhos e que as deslocam, ilegalmente, para outros concelhos mais atrativos aos seus interesses desleais e ilegais;

É entendimento da Federação Portuguesa do Táxi que além da promoção e incremento da necessária fiscalização e subsequente punição das situações detetadas, impõe-se ainda uma intervenção legislativa sobre o atual regime legal do transporte público em veículos ligeiros de passageiros, no caso o DL 251/98, por forma a que ali se estabeleça claramente quer a proibição expressa doutro tipo de transporte remunerado que não o transporte em táxi quer a proibição da deslocalização ilegal de viaturas licenciadas e incrementando a moldura da coima para valores que constituam verdadeiro desincentivo à prática da infração, punindo quer o motorista que executa o transporte quer o proprietário da viatura que a disponibiliza quer ainda quem o angaria, mais se estabelecendo como condição para a impugnação de tais coimas o depósito prévio equivalente ao valor da coima sob pena de apreensão da viatura usada.

Assim e para o efeito sugerem-se as seguintes alterações:

### *Artigo 26º*

#### *Contraordenações*

1- -----

2- -----

3- A impugnação judicial da decisão da autoridade administrativa de aplicação de coima tem efeito meramente devolutivo, exceto se o recorrente depositar, no prazo de recurso, o valor da coima e das custas do processo.

### *Artigo 28º*

#### *Exercício da atividade sem alvará*

O exercício da atividade de transporte em táxi por entidade que não seja titular do alvará a que se refere o artigo 3º é punível com coima de € 4.000 a 5.000 ou de € 4.988 a € 14.964, consoante se trate de pessoa singular ou coletiva.

### Artigo 30º

#### Exercício irregular da atividade

1-São puníveis com coima de € 4.000 a € 5.000 as seguintes infrações:

a) A utilização de veículo não licenciado ou não averbado no alvará ou, ainda, a utilização, injustificada, de veículo licenciado em concelho diferente;

b) -----

c) A utilização de veículo que não respeitem as normas de identificação, o tipo de veículo e outras características a que devem obedecer os táxis;

2- -----

## II

Tem a Federação Portuguesa do Táxi vindo a tomar especial atenção aos desvios que se vão verificando, e intensificando, entre a oferta e a procura no nosso setor de atividade.

Efetivamente deve permitir-se que as Câmaras Municipais, principais reguladores locais da prestação de serviços em táxi, e a quem compete a adaptação dos contingentes às necessidades da população local, disponham de mecanismos legais para promoção da aproximação da oferta e da procura.

Entre esses mecanismos legais deve contar-se a possibilidade para a suspensão justificada e temporária de atividade sem perda de quaisquer direitos e outras equivalentes.

Assim e para o efeito sugere-se a seguinte alterações:

### Artigo 13º

#### Fixação de contingente

1- -----

2- -----

3- -----

4- Poderão as Câmaras Municipais estabelecer nos respetivos regulamentos, após audição prévia das entidades representativas do setor, a possibilidade da suspensão temporária de atividade, devidamente justificada, e a solicitação do titular da respetiva licença.

De V. Exa.

A Direcção



**FPT**  
FEDERAÇÃO PORTUGUESA DO TÁXI

FEDERAÇÃO PORTUGUESA DO TÁXI  
MEMBRO DA CONFEDERAÇÃO EUROPEIA DO TÁXI

## PROPOSTAS PARA A REVITALIZAÇÃO E MODERNIZAÇÃO DO SETOR DO TÁXI

(Aprovado por maioria em 19 de setembro de 2015)

### 1. Combate aos clandestinos e à concorrência ilegal e desleal

Uma das propostas que devemos manter como prioritária é o combate aos clandestinos e à concorrência ilegal e desleal que existe no setor, 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;

Devemos reforçar os meios para esta ação, designadamente junto das autarquias locais, insistindo pelo incremento da fiscalização que se lhes impõe e a aplicação aos infratores das medidas legais de punição, designadamente a cessação imediata de atividade e a apreensão das viaturas.

Devemos ainda reforçar a ação também junto do poder central insistindo no agravamento das coimas previstas para valores que constituam verdadeiro desincentivo à prática da infração, para o que manteremos a proposta de, à semelhança dos demais países europeus, nomeadamente Espanha, estabelecer o valor de € 4.000, punindo quer o motorista que executa o transporte quer o proprietário da viatura, táxi ou particular, que a disponibiliza, quer ainda o angariador ou intermediário que angaria o serviço, mais se estabelecendo, como condição para a impugnação de tais coimas, o seu depósito imediato do equivalente ao valor da coima sob pena de apreensão da viatura usada e, no caso dos táxis, da respetiva licença, assim se evitando a litigância dilatória;

### 2. Transporte de crianças e publicação das alterações aprovadas

Manter e reforçar as ações que temos desenvolvido com vista à conclusão da alteração da legislação sobre o transporte de crianças em táxi, pois de facto estão aceites e aprovadas as necessárias 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 sem qualquer enquadramento legal;

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

De igual forma deverão ser mantidas e reforçadas as ações destinadas à reposição da 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 setor, bem como os industriais de táxi, e dessa forma evitar o impacto económico e social quer no setor, com as inevitáveis falências, quer no orçamento do estado quanto ao dispêndio do erário público;

Efetivamente para o transporte de doentes, e seus acompanhantes, cuja situação clínica não impõe previsivelmente a necessidade de cuidados de saúde durante esse transporte, foram os táxis, quem durante 48 anos satisfaz as necessidades e o interesse público, sendo absolutamente injusto e aliás sem qualquer justificação o seu total afastamento que esta alteração legislativa produz.

### 4. Livrete Individual de Controlo e publicação das alterações aprovadas

Devemos também manter e intensificar as ações que temos desenvolvido com vista à conclusão da alteração da legislação sobre o Livrete Individual de Controlo, 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 setor do táxi;

### 5. O enquadramento da atividade dos denominados “Riquexós” e “Tuk Tuk”

Embora seja questão recente devemos também manter e reforçar as ações que temos desenvolvido junto das autarquias locais para a clarificação e enquadramento da atividade dos denominados “Riquexós” e “Tuk Tuk”, pois até ao presente ainda nada se concluiu, permitindo que se mantenha

Sede: Estrada do Paço do Lumiar, Lote R2 Loja A 1600-543 Lisboa Tel: 217 112 870 Fax: 217 112 879 Email: sede@fptaxi.pt

Delegação Norte: Rua Júlio Lourenço Pinto, 124 4150-004 Porto Tel: 223 722 900 Fax: 223 722 899 Email: del.norte@fptaxi.pt

Delegação Centro: Avenida Fernão Magalhães, 481 – 1º A 3000-177 Coimbra Tel: 239 840 057 Fax: 239 840 059 Email: del.centro@fptaxi.pt

Delegação Sul: R. Coronel Ant. Santos Fonseca, Ed. Batalha, Lote 23 RC Dto 8000-257 Faro Tel: 289 878 102 Fax: 289 878 104 Email: del.sul@fptaxi.pt

N.P.C. 503 404 730 – Publicado no D. R. – III Série, nº 9, 11/01/1995 e Boletim do Trab. e Emprego III Série nº 7 de 15/04/1995, I série nº 37 de 8/10/2000 e I série nº 36 de 29/09/2006



**FPT**  
FEDERAÇÃO PORTUGUESA DO TÁXI

FEDERAÇÃO PORTUGUESA DO TÁXI  
MEMBRO DA CONFEDERAÇÃO EUROPEIA DO TÁXI

uma atividade que, na sua execução sem regulamentação, colide frontalmente e de forma desleal com a atividade do transporte em táxi;

## **6. Aproximação da oferta à procura**

Devemos também eleger como prioridade nas ações a desenvolver a eleição das medidas a tomar junto do poder central e do poder local para promoção da aproximação da oferta à procura, designadamente em Lisboa e Porto, e propondo as necessárias medidas para a correção desses desníveis, designadamente através do regime de escala, da permissão para a suspensão justificada e temporária de atividade sem perda de quaisquer direitos e outras equivalentes;

## **7. Regulamentação do acesso e prestação de serviços nos aeroportos e terminais portuários**

Também devem ser mantidas e reforçadas as ações destinadas à conclusão dos processos de regulamentação do acesso e da prestação de serviços nos aeroportos e terminais portuários, com a criação de uma tarifa especial;

## **8. Serviço mínimo noturno**

Deduzir e implementar as ações necessárias à conclusão da criação e implementação de 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;

## **9. Tarifário Duplo**

Deduzir e implementar as ações necessárias à conclusão da criação e implementação de um tarifário duplo para as viaturas com capacidade para mais de 4 lugares;

## **10. Gestão de recursos**

Devemos também junto dos poderes locais e regionais e em conjunto com estes aferir e ponderar 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 à procura;

## **11. Imagem pública**

Finalmente e com a maior acuidade e urgência possível devem ser deduzida e implementadas as ações que se mostrem necessárias junto da opinião pública e dos nossos consumidores para uma melhoria da imagem do setor do táxi e da humanização dos nossos motoristas. Para obter os resultados pretendidos é essencial o envolvimento empenhado de todos os intervenientes, em particular dos donos das viaturas no incremento da melhoria da prestação de serviços, na adesão às novas tecnologias, na seleção, acompanhamento e formação adequada aos motoristas, na adequação da viatura a esse objetivo, tudo com vista à recuperação pelo setor do táxi da imagem positiva e até relevante que antigamente a opinião pública tinha sobre o setor e que urge recuperar sob pena de o setor ser conduzido à sua extinção;

Assim, propõe-se, ao abrigo do ponto único da ordem de trabalhos para a reunião nacional a realizar no dia 19 de Setembro de 2015, que seja aprovado o presente projeto com as propostas supra enunciadas e completadas com as opiniões e posições que foram manifestadas nesta reunião, mais se aprovando investir a Direcção nos poderes necessários para, após a tomada de posse do novo Governo da República, as apresentar e obter por parte do futuro Governo a tomada de medidas necessárias e urgentes para garantir a solvência e a estabilidade do setor. Caso não se obtenha resposta adequada em prazo razoável fica desde já a Direcção da FPT investida dos poderes suficientes para tomar as iniciativas que entender serem adequadas.

Pela Direcção  
O Presidente  
Carlos Ramos

Sede: Estrada do Paço do Lumiar, Lote R2 Loja A 1600-543 Lisboa Tel: 217 112 870 Fax: 217 112 879 Email: sede@fptaxi.pt

Delegação Norte: Rua Júlio Lourenço Pinto, 124 4150-004 Porto Tel: 223 722 900 Fax: 223 722 899 Email: del.norte@fptaxi.pt

Delegação Centro: Avenida Fernão Magalhães, 481 – 1º A 3000-177 Coimbra Tel: 239 840 057 Fax: 239 840 059 Email: del.centro@fptaxi.pt

Delegação Sul: R. Coronel Ant. Santos Fonseca, Ed. Batalha, Lote 23 RC Dto 8000-257 Faro Tel: 289 878 102 Fax: 289 878 104 Email: del.sul@fptaxi.pt

Presidente do Instituto da Mobilidade e dos  
Transportes, IP  
Avenida das Forças Armadas, 40  
1649-022 Lisboa

REGISTADA

V. Ref.:

N. Ref.: 15DIR179

Data: 31 de Agosto de 2015

**ASSUNTO:** Prestação de serviços táxi

Exmo. Senhor,

Com os melhores cumprimentos serve a presente para solicitar de V. Exa. o seguinte esclarecimento:

- 1- Tem vindo a ser veiculado o entendimento de que as viaturas táxis podem prestar serviços de transporte em táxi, incluindo o seu início, em concelhos diferentes daqueles onde as mesmas estão licenciadas, desde que aqueles serviços sejam previamente contratados, incluindo por concurso;
- 2- Constitui entendimento desta Federação Portuguesa do Taxi que tal entendimento não é correto porquanto, seja qual seja a forma de angariação do serviço ou o tipo de serviço, os táxis licenciados num certo concelho só nesse concelho podem iniciar serviço;
- 3- Sendo a questão supra enunciada de vital Interesse para o sector, pretende-se de V. Exa. o esclarecimento cabal da questão, por forma a que esta Federação a possa transmitir aos seus associados.

Sem outro assunto e apresentando a V. Exa. os nossos cordiais cumprimentos

A Direcção

O Presidente



Carlos Ramos

ENTRADA 19 OUT. 2015



Ex.mº Senhor  
Presidente da Federação Portuguesa do Táxi  
Estrada do Paço de Lumiar, lote R2, Loja A  
1600-543 LISBOA

S/ Referência	S/Comunicação	N/Referência	Data
15DIR179, de 31.08.2015		1630/RJE/LATT 042200097761479	2015-10-13

Assunto: Prestação de serviços em táxi.

Acuso a receção do v/ ofício, em que solicitam esclarecimentos acerca da possibilidade dos táxis poderem prestar serviços de transporte táxi, incluindo o seu início, em concelhos diferentes daqueles onde os mesmos estão licenciados, desde que aqueles serviços sejam previamente contratados, incluindo por concurso.

Analisada a questão supracitada, é entendimento dos Serviços que, pelo facto de serem as próprias câmaras a determinar, quer os contingentes quer o regime e o local de estacionamento, estas regras só são aplicadas dentro da área de jurisdição de cada um dos municípios.

Se os locais de estacionamento são fixados para os táxis que circulam num determinado concelho, estes deverão ser considerados como os locais de início do serviço de táxi.

Nestes termos, informa-se que é entendimento deste Instituto que a prestação inicial de serviços de táxis se deva efetuar a partir do concelho no qual os táxis estão licenciados.

Com os melhores cumprimentos,

O Presidente do Conselho Diretivo



Paulo de Andrade

CB/

Sede