MAmb - Of. N.:5197
Data:21-11-2016
25.04.

REPÚBLICA PORTUGUESA

GABINETE DO MINISTRO DO AMBIENTE

Exmo. Senhor
Eng.º Nuno Araújo
Chefe do Gabinete do Senhor Secretário
de Estado dos Assuntos Parlamentares
Palácio de São Bento
1249-068 Lisboa

SUA REFERÊNCIA	SUA COMUNICAÇÃO DE	NOSSA REFERÊNCIA	DATA
2925	07/09/2016		

ASSUNTO: Pergunta n.º 3076/XIII/1.ª, de 7 de Setembro de 2016
«Grupo de Trabalho para a Modernização do setor do Transporte Público de Passageiros em Automóvel Ligeiro»

Caro Engº Nuno Araújo,

Na sequência do ofício acima identificado, e em resposta à Pergunta Parlamentar n.º 3076/XIII/1.ª, de 7 de Setembro de 2016, formulada pelos senhores deputados Pedro Mota Soares e Hélder Amaral, do Grupo Parlamentar do CDS-PP, encarrega-me Sua Excelência o Ministro do Ambiente de, relativamente às questões colocadas, transmitir o seguinte:

O Grupo de Trabalho para a Modernização do Setor do Transporte Público de Passageiros em Automóvel Ligeiro terminou os trabalhos solicitados, tendo apresentado ao Ministério do Ambiente as respetivas recomendações.

Junto anexamos o relatório final e, concomitantes recomendações, do Grupo de Trabalho para a Modernização do Setor do Transporte Público de Passageiros em Automóvel Ligeiro.

Com os melhores cumprimentos, também pessoais

A Chefe do Gabinete

Ana Cisa

Anexo: O mencionado
CG/JP

Gabinete do Ministro do Ambiente
Rua de "O Século", 51 - 1200-433 Lisboa, PORTUGAL
TEL + 351 21 323 15 00 EMAIL gabinete.mamb@mamb.gov.pt www.portugal.gov.pt

IMT INSTITUTO DA MOBILIDADE E DOS TRANSPORTES, I.P.

GRUPO DE TRABALHO PARA A MODERNIZAÇÃO DO SECTOR DO TRANSPORTE PÚBLICO DE PASSAGEIROS EM AUTOMÓVEL LIGEIRO

GRUPO DE TRABALHO PARA A MODERNIZAÇÃO DO SETOR DO TRANSPORTE PÚBLICO DE PASSAGEIROS EM AUTOMÓVEL LIGEIRO

Índice

Sumário 2

Introdução e Enquadramento dos trabalhos do Grupo de Trabalho 3

Metodologia do Grupo de Trabalho 4

Documentos de suporte do Grupo de Trabalho 4

Proposta de Recomendações do Grupo de Trabalho 5

- Enquadramento 5
- Objetivos 5
- Princípios Gerais 5
- Proposta 6
- Processo de transição 8

Posição das entidades quanto às recomendações 9

- DECO 9
- APDL 9
- APL 9
- ANA Aeroportos de Portugal 9
- Câmara Municipal do Porto 9
- Câmara Municipal de Lisboa 9
- Antral e FPT 10

Conclusões 11

INSTITUTO DA MOBILIDADE E DOS TRANSPORTES, I.P.

Sumário

Por despacho (Despacho n.º 6478/2016) do Senhor Secretário de Estado Adjunto e do Ambiente, a 12 de maio, foi criado o Grupo de Trabalho Para a Modernização do Setor do Transporte Público de Passageiros em Veículos Ligeiros.

O Despacho previa a apresentação ao Governo, passados 60 dias da constituição do Grupo de Trabalho, de um documento com um conjunto de recomendações nas seguintes matérias, relevantes, para o Transporte Público de Passageiros em Automóvel Ligeiro:

- Requisitos de Acesso à Atividade;
- Requisitos de Acesso ao Mercado;
- Regulamentação das Plataformas que aproximam Passageiros e Operadores.

O Grupo de Trabalho desenvolveu as suas atividades ao longo de seis sessões de trabalho, sendo as três primeiras marcadas por discussões de princípios, e as últimas dedicadas à discussão de uma proposta concreta, apresentada pelo IMT.

Findos os trabalhos, cumpre ao Grupo de Trabalho Para a Modernização do Setor do Transporte Público de Passageiros em Automóvel Ligeiro submeter ao Governo um conjunto de recomendações, das quais se destacam:

- Reconhecer a tipologia de serviços de Transporte em Táxi, Transporte em Veículos Descaracterizados, Plataformas Agregadoras de Serviços (Intermediárias) e Plataformas de Soluções de Mobilidade;
- Reconhecer a necessidade de manutenção dos direitos e deveres associados ao setor do Táxi;
- Reconhecer que as novas Plataformas de Soluções de Mobilidade introduzem no mercado novas dimensões e modelos de negócio, pelo que se recomenda a sua regulamentação na defesa do interesse público;
- Regulamentar a atividade de transporte em veículo descaracterizado, com requisitos de acesso à atividade similares aos do setor do Táxi, de acesso ao mercado num regime aberto e concorrencial, mas limitados a pedidos com origem em plataformas eletrónicas;
- Reforçar o papel do motorista certificado enquanto único profissional habilitado para a condução de veículos de táxi e de transporte em veículo descaracterizado;
- Ultrapassar os fatores de concorrência desleal, nomeadamente através da harmonização dos requisitos de acesso à atividade.

Os representantes do setor do Táxi, ANTRAL e FPT, manifestaram a sua discordância pelo facto dos veículos afetos ao transporte em veículo descaracterizado não terem origem exclusiva no atual contingente de táxis.

Participaram no grupo de trabalho o IMT, que coordena, a ANTRAL, a Federação Portuguesa do Táxi, as Câmaras Municipais de Lisboa e do Porto, a DECO, as Administrações dos Portos de Lisboa e do Douro e Leixões, a ANA Aeroportos de Portugal, e os gabinetes do Secretario de Estado Adjunto e do Comércio, da Secretária de Estado do Turismo e do Secretário de Estado Adjunto e do Ambiente.

Introdução e Enquadramento dos trabalhos do Grupo de Trabalho

Foi publicado, a 12 de maio, Despacho de Sua Ex.ª, o Senhor Secretário de Estado Adjunto do Ambiente, criando o Grupo de Trabalho Para a Modernização do Setor do Transporte Público de Passageiros em Veículos Ligeiros (o "Grupo de Trabalho" ou "GT").

As principais Opções subjacentes à criação do referido GT são as constantes dos Considerandos do referido Despacho, os quais vale a pena recordar:

- O Programa de Governo e as Grandes Opções do Plano preveem a implementação de novos conceitos de mobilidade urbana, que permitam reduzir a pressão do tráfego rodoviário, combatendo a poluição, propiciando maior rapidez e flexibilidade de deslocação e, simultaneamente, promovendo o bem-estar e qualidade de vida das populações;
- O Plano Nacional de Reformas identifica a importância da modernização do setor do táxi como parte da estratégia da melhoria do transporte público em Portugal e promoção de um conceito de mobilidade sustentável;
- As associações dos profissionais de táxi, Associação Nacional de Transportadores Rodoviários de Passageiros (ANTRAL) e Federação Portuguesa do Táxi (FPT), em reuniões tidas com o Governo, manifestaram a importância de proceder a ajustes e reformas da regulamentação que rege o setor com vista à sua modernização e melhoria do serviço prestado à população;
- O Governo reconhece a importância do setor do táxi para a sua estratégia de melhoria da mobilidade quer ao nível da 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;
- O Governo apresentou um pacote de medidas de modernização do setor do táxi com vista à melhoria da sua imagem, do seu desempenho ambiental e da sua eficiência, mas também a promoção da flexibilização e inovação do negócio e do serviço, harmonizando e evoluindo a regulamentação do setor;
- É reconhecido pelo Regulador [AMT] a limitação da regulamentação vigente para responder a novas tendências e novos modelos de negócio na mobilidade que têm captado o interesse de operadores e de clientes;
- Existe um conjunto de tecnologias e de sistemas de informação que permitem a aproximação entre clientes e fornecedores de serviços, que promovem a diferenciação e a concorrência e reduzem a falha de informação entre prestadores de serviços e consumidores;
- Existem modelos sociais emergentes, promovendo a economia da partilha;
- Por fim, os temas atrás elencados são um desafio comum ao espaço europeu, e que a Comissão Europeia acompanha com especial atenção a evolução do tema, quer no contexto europeu, quer das soluções individuais de cada país.

Assim, foi criado o referido GT, com a seguinte composição:

- Um representante do IMT, IP, que coordena;
- Um representante do GSEAC (Gabinete do Secretário de Estado Adjunto e do Comércio);
- Um representante do GSET (Gabinete da Secretária de Estado do Turismo);
- Um representante do GSEAMB (Gabinete do Secretário de Estado Adjunto e do Ambiente);
- Um representante da APDL;
- Um representante da APL;
- Um representante da CML;
- Um representante da CMP;
- Um representante da ANA – Aeroportos de Portugal;
- Um representante da ANTRAL;

- Um representante da FTP;
- Um representante de DECO.

Sublinha-se que a Associação Nacional de Municípios Portugueses foi convidada a participar, mas que ao constatar a presença de Lisboa e Porto com especificidades próprias, considerou dispensável a sua participação.

O Grupo de Trabalho tinha a missão de apresentar o seu Relatório Final, no prazo de 60 dias a contar da sua constituição – *in casu*, termo do prazo, dia 12 de julho de 2016. O Relatório devia prever um conjunto de Recomendações ao Governo nas seguintes matérias relevantes para o Transporte Público de Passageiros em Automóvel Ligeiro:

- Requisitos de Acesso à Atividade;
- Requisitos de Acesso ao Mercado;
- Regulamentação das Plataformas que aproximam Passageiros e Operadores.

Metodologia do Grupo de Trabalho

O Grupo de Trabalho reuniu nos dias 13 e 23 de maio, 8, 17 e 21 de junho e ainda no dia 1 de julho de 2016.

As atas do grupo de trabalho serão anexas ao relatório.

A discussão foi interativa, tendo sido suscitada a discussão de pontos adicionais (*vide* Regulamento "AEROPORTO") pelo IMT. Foi, também, solicitado às associações representativas do setor do Táxi que apresentassem propostas relativas a "outros assuntos" (ainda que não diretamente relacionados com o Objeto do GT), que pudessem contribuir para uma reflexão setorial mais aprofundada.

Não tendo sido possível realizar reunião específica sobre essa matéria, ficam as pistas de reflexão para o futuro. De assinalar que as associações (ANTRAL e FTP) consideram, nas posições conjuntas apresentadas que: "*O quadro legal atualmente em vigor, sobre os requisitos de acesso à atividade e ao mercado responde cabalmente às exigências, pelo que não carece, por agora, de qualquer alteração*".

Documentos de suporte do Grupo de Trabalho

Destacam-se os seguintes elementos, que serviram de suporte ao GT, os quais se encontram em anexo ao presente Relatório:

- Parecer (Pronúncia) da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT);
- Relatório do *International Transport Forum (ITF/OCDE) – Regulation of For-Hire Passenger Transport – Portugal in International Comparison*.

Proposta de Recomendações do Grupo de Trabalho

Enquadramento

Na reunião do GT de 17 de junho de 2016, foi apresentado, pelo IMT um documento sintetizando um conjunto de Propostas, para cumprimento dos Objetivos traçados pelo Despacho de Sua Ex.ª o Senhor SEAAMB. A proposta circulou pelo Grupo de Trabalho, tendo este, na reunião seguinte, recebido contributos de melhoria por parte dos participantes. A versão agora apresentada é já uma versão revista em função dos contributos recebidos.

Como enquadramento, foi referido o seguinte:

- É reconhecido que a regulação vigente não dá resposta aos desafios de novas formas de mobilidade.
- O mercado tem vindo a colocar novas opções aos consumidores, no entanto essas novas opções não oferecem salvaguardas de segurança e dos direitos dos passageiros à luz da regulamentação dos transportes, gerando potenciais situações de concorrência desleal, por assimetria dos requisitos de acesso à atividade.
- A autoridade reguladora independente – AMT – incorpora (na sua Pronúncia) os argumentos atrás referidos e reconhece que existe um mercado associado a uma relação contratual entre Clientes e Empresas detentoras de "Plataformas de Serviços de Mobilidade", que oferecem serviços com características distintas das do táxi.
- Pretende regular-se esse novo mercado (cfr. Objetivo do Despacho SEAAMB - Regulamentação das Plataformas que aproximam Passageiros e Operadores.

Objetivos

A proposta destaca os seguintes objetivos:

- Estabelecer requisitos de acesso à atividade, de acesso ao mercado e de regulação das plataformas de mobilidade;

- Eliminar todas as fontes de diferentes custos de contexto dos diferentes operadores hoje no terreno, bem como reforçar o papel do motorista enquanto profissional habilitado para operações comerciais de transporte de passageiros;

- Manter algumas obrigações exclusivamente na atividade de táxi, como seja, a obrigação de transportar, a identificação dos veículos como táxi, a utilização de taxímetro, características intrínsecas ao que é um serviço de táxi, e que são compensadas por um conjunto de benefícios de que o setor dispõe, incluindo benefícios fiscais e reserva do mercado de *hailing* e de praça (atender a pedidos de passageiros na via pública sem reserva ou chamada prévia);

- Propor um conjunto de requisitos e obrigações para a operação das novas plataformas de mobilidade, que introduzem no mercado novas dimensões e novos modelos de negócio, devendo estes ser regulados na defesa do interesse público;

- Ultrapassar, por esta via, todas as questões de concorrência desleal entre operadores de transporte.

Princípios Gerais

Pretende-se, de facto, tratar igual o que é igual, e tratar diferente o que é diferente, tal como foi consensualizado pelo Grupo de Trabalho, em sentido lato.

Em linhas gerais, a tabela proposta pretende atender aos seguintes princípios:

- Estão em causa serviços de transporte público de passageiros desenvolvidos por profissionais com requisitos específicos.
- Apenas o táxi tem acesso ao mercado da "via pública" ou *hailing*, abrangido por obrigações de serviço público, que incluem obrigações tarifárias, obrigações de transportar.
- Os veículos descaracterizados só podem operar associados a plataformas de mobilidade e sempre por chamada ou reserva prévia por via de plataforma eletrónica.
- O papel de uma plataforma que funcione como mero intermediário é destinto de uma plataforma de mobilidade, que induz características ao serviço de transporte.
- As plataformas de mobilidade serão responsabilizadas pelas características do serviço que promovem (preço, tipo de veículo, etc.) e abrangidas por requisitos ao nível dos deveres de informação, de registo e de contratualização com cliente, de emissão de faturas e de meio de pagamento e dever de assistência.

Proposta

O Documento sistematiza as propostas, tendo em conta várias Tipologias de serviços /atividades e vários Eixos caraterizadores:

Em termos de Tipologias foram elencadas os seguintes;

1. Transporte em Táxi;
2. Transporte em Veículo Descaracterizado;
3. Plataformas Agregadoras de Serviços (Intermediárias);
4. Plataformas de Soluções de Mobilidade.

Para cada uma dessas Tipologias, foram definidos os seguintes Eixos caracterizadores:

A. Descrição da entidade prestadora e do serviço prestado;
B. Natureza do Serviço;
C. Acesso à Atividade;
D. Organização do Mercado;
E. Acesso ao Mercado;
F. Requisitos do Motorista;
G. Requisitos dos Veículos;
H. Fiscalidade (IVA e Benefícios Fiscais);
I. Outros Requisitos;
J. Salvaguarda do Consumidor e Responsabilidade perante o passageiro.

No que respeita ao EIXO A - DESCRIÇÃO DA ENTIDADE PRESTADORA E DO SERVIÇO PRESTADO, o TRANSPORTE EM TÁXI é uma atividade de transporte (em táxi), exercida por sociedades comerciais ou cooperativas licenciadas ou por empresários em nome individual. No que respeita a TRANSPORTE EM VEÍCULOS DESCARACTERIZADOS, estes são prestados por pessoa coletiva ou sociedade unipessoal, operadora do serviço de transporte de pessoas em veículo ligeiro com condutor, ao serviço das PLATAFORMAS DE SOLUÇÕES DE MOBILIDADE ou de PLATAFORMAS INTERMEDIÁRIAS. AS PLATAFORMAS DE SOLUÇÕES DE MOBILIDADE são pessoas coletivas ou sociedades unipessoais que, utilizando recursos próprios ou subcontratados, cumpridores de regulamentação específica, criam modelos de negócio próprios (por exemplo imposição de preços e/ou características de veículos), mediante subscrição do cliente e suportado por plataforma eletrónica. Já as PLATAFORMAS AGREGADORAS DE SERVIÇOS (INTERMEDIÁRIAS) são pessoas coletivas ou sociedades unipessoais que prestam serviços de alocação de passageiros a táxi, por qualquer canal. Estas PLATAFORMAS INTERMEDIÁRIAS não são responsáveis pela definição do serviço e/ou preço.

Sublinha-se que plataformas relacionadas com negócios associados à economia de partilha estão fora do âmbito deste Grupo de Trabalho.

No que respeita ao EIXO B – NATUREZA DO SERVIÇO, NO QUE RESPEITA AO TRANSPORTE EM TÁXI, trata-se de serviço público, com prestação obrigatória de serviço, com Obrigações de Serviço Público (obrigação de transportar, obrigação tarifária e cobertura geográfica). Os VEÍCULOS DESCARACTERIZADOS prestam serviço público, enquadrado por contrato e sujeito a regras de licenciamento e acesso à profissão. As PLATAFORMAS INTERMEDIÁRIAS prestam um serviço de acesso público (por exemplo, centrais de chamadas) ou por subscrição (aplicações). No que respeita às Plataformas de Soluções de Mobilidade, o serviço condicionado a subscrição.

No EIXO C – ACESSO À ATIVIDADE: no que respeita ao TRANSPORTE EM TÁXI, trata-se de uma atividade sujeita a licenciamento. No que respeita aos requisitos de acesso, a proposta prevê a possibilidade de eliminação do requisito de capacidade financeira (por não trazer valor acrescentado e no perspetiva de simplificação), mantendo-se o dever de informação – pacto social, gerência e sede. Nos VEÍCULOS DESCARACTERIZADOS a proposta implica o licenciamento da atividade e o dever de informação (pacto social, gerência, sede). Nas PLATAFORMAS INTERMEDIÁRIAS existe o dever de informação e cumprimento dos requisitos de transparência, idoneidade, responsabilidade e proteção de dados pessoais. Nas PLATAFORMAS DE SOLUÇÕES DE MOBILIDADE, aplica-se igualmente o dever de informação (pacto social, gerência, sede) e o cumprimento dos requisitos de transparência, idoneidade, responsabilidade e proteção de dados pessoais. A prestação de serviços de transporte nestas últimas deve ser assegurada por táxis ou por veículos descaracterizados (em cumprimento da respetiva regulamentação).

Sobre o EIXO D – ORGANIZAÇÃO DO MERCADO: no TRANSPORTE EM TÁXI mantém-se o regime em vigor incluindo a reserva de mercado, na via pública *i.e.* possibilidade de atender a pedidos de passageiros na via pública (*hailing*), estacionar em praças dedicadas, seguindo o regime de preços convencionados. No que respeita a VEÍCULOS DESCARACTERIZADOS, tratam-se de serviços necessariamente sujeitos a chamada ou pré-agendamento (via PLATAFORMA DE SOLUÇÕES MOBILIDADE). Este ponto não se aplica às PLATAFORMAS INTERMEDIÁRIAS. No que respeita às PLATAFORMAS DE SOLUÇÕES DE MOBILIDADE, trata-se da promoção de serviços por chamada ou pré-agendamento. O regime de preços é flexível, com salvaguarda para o consumidor/mercado (transparência na formação dos preços – preço mínimo e previsão de mecanismos de validação de eventuais multiplicadores e mecanismos de estimativa de preços. No caso de serviços distribuídos para táxis, aplica-se a respetiva convenção de preços, sendo usado o taxímetro.

No EIXO E – ACESSO AO MERCADO: no TRANSPORTE EM TÁXI mantém-se a utilização de veículos ligeiros (com lotação não superior a 9 lugares), sendo os veículos equipados com taxímetros e respeitando as normas de identificação do veículo. O licenciamento do veículo mantém-se (com eventual evolução, restringindo a idade dos veículos). Mantém-se a política municipal de fixação de contingentes, quer por gestão de acesso ao mercado, quer de gestão do espaço público. Quanto aos VEÍCULOS DESCARACTERIZADOS, estes são também veículos de lotação não superior a 9 lugares, funcionando em mercado aberto, não havendo lugar à aplicação de contingentes. Não existem requisitos aplicáveis no Acesso ao Mercado das PLATAFORMAS INTERMEDIÁRIAS e das PLATAFORMAS DE SOLUÇÕES DE MOBILIDADE (acesso livre). Os serviços de transporte proporcionados por essas PLATAFORMAS devem cumprir com todas as regras de acesso e permanência no mercado que lhes sejam aplicáveis (tantos os serviços prestados por táxis, como os serviços prestados por veículos descaracterizados).

No EIXO F- REQUISITOS DO MOTORISTA: todos os serviços que impliquem transporte de pessoas/passageiros devem ter requisitos uniformes – assim os motoristas que prestam serviços de TRANSPORTE EM TÁXI e ou através de VEÍCULOS DESCARACTERIZADOS apenas podem ser conduzidos por motoristas habilitados com CMT (Certificado de Aptidão profissional), tendo concluído com aproveitamento os cursos de formação inicial e contínua – prevê-se a possibilidade de ajustamento dos atuais programas de formação, com redução da carga horária. As PLATAFORMAS DE SOLUÇÕES DE MOBILIDADE devem obrigatoriamente registar o número do CMT do Motorista e respetiva validade. O mercado de entidades formadoras é aberto a todas as entidades acreditadas pelo IMT para o efeito.

No EIXO G – REQUISITOS DO VEÍCULO: no que respeita ao TRANSPORTE EM TÁXI, os veículos devem manter os requisitos de segurança, características e estado de conservação, cumprindo com a regulamentação aplicável em matéria de seguros. Pode ser considerado a introdução de um teto máximo para a idade dos veículos. É necessária a identificação do Operador (empresa) e do Motorista (CMT). Os VEÍCULOS DESCARACTERIZADOS devem cumprir com todos os requisitos que se aplicam aos veículos que prestam transporte em táxi. Os requisitos de inspeção destes veículos devem ser equivalentes aos requisitos aplicáveis aos veículos que prestam serviços de transporte em táxi. É necessário identificar no interior do veículo o Operador e o Motorista /CMT), bem como o veículo (identificação universal por dístico aprovar pelo IMT, IP). No caso dos veículos que prestam serviços para as PLATAFORMAS DE SOLUÇÕES DE MOBILIDADE, quando propriedade dessas empresas/plataformas (veículos próprios), devem cumprir com os requisitos aplicáveis aos VEÍCULOS DESCARACTERIZADOS.

No EIXO H – FISCALIDADE E BENEFÍCIOS FISCAIS: no TRANSPORTE EM TÁXI aplica-se o regime do IVA com taxa reduzida (6%) e todos os outros benefícios fiscais atualmente aplicáveis (IUC, ISV, deduções em sede de IRS/IRC). Quando os serviços sejam prestados por VEÍCULOS DESCARATERIZADOS e tendo em conta os dispositivos das Diretivas da Tributação do IVA (que não permitem descriminação nos serviços de transporte de pessoas) aplica-se a mesma taxa de IVA (taxa reduzida de 6%). Não existindo OSP, não se considera a "compensação" por via de benefícios fiscais específicos. Os serviços (comerciais) inerentes à atividade própria das PLATAFORMAS são taxados à taxa normal do IVA (23%). Em ambos os casos, as Plataformas podem faturar por conta do Operador.

No EIXO I – OUTROS REQUISITOS (em especial faturação): no que respeita aos SERVIÇOS EM TÁXI, propõe-se a obrigatoriedade de emissão de fatura eletrónica (com possibilidade de entrega da fatura em papel ao cliente), com período de transição para efeitos de adaptação. Algumas especificidades (para além da fatura eletrónica obrigatória): no caso dos VEÍCULOS DESCARACTERIZADOS deve ser publicitada a possibilidade de pagamento por via eletrónica, sendo este pagamento preferencial nos serviços potenciados por PLATAFORMAS (INTERMEDIÁRIAS e de SOLUÇÕES DE MOBILIDADE). No caso de aplicações baseadas em *smartphones*, é obrigatório as plataformas procederem ao registo da atividade – viagens, motorista, veículo, preço, distância e tempo, bem como os Operadores associados. Este registo deve estar disponível para as entidades reguladoras e deverá salvaguardar a privacidade do passageiro.

No EIXO J - SALVAGUARDA DO CONSUMIDOR E RESPONSABILIDADE PERANTE O PASSAGEIRO: em todos os casos prevê-se a publicitação (obrigatória) de mecanismos de reclamação e eventualmente mecanismos de recurso a centros de resolução de conflitos. No caso do TRANSPORTE EM TÁXI (reserva do direito ao uso da designação "táxi") a responsabilidade é total, no que respeita ao transporte, sendo solidária entre a empresa e o motorista (também aplicável ao transporte em VEÍCULOS DESCARACTERIZADOS). Nas PLATAFORMAS INTERMEDIÁRIAS, com a fatura deve ser emitido um código de identificação único da viagem, com transmissão de dados ao Cliente (o que também se aplica no caso das PLATAFORMAS DE SOLUÇÕES DE MOBILIDADE). Nestas, em particular, deve ser obrigatória a simulação do preço antes da viagem e devem ser introduzidos critérios de salvaguarda da privacidade do Cliente.

Processo de transição

A nova regulamentação deverá prever mecanismo de transição, que permitam um período de tempo razoável para adaptação dos agentes de mercado, do ponto de vista dos operadores de transporte, motoristas, entidades de formação, entidades licenciadoras, em suma de todos os *stakeholders* envolvidos.

Posição das entidades quanto às recomendações

DECO

Apresentando um conjunto de sugestões de melhoria, concordou com a Proposta nos moldes apresentados.

A comunicação com a posição da DECO pode ser consultada em anexo.

APDL

A proposta de Recomendação do GT para a Modernização do Setor do TP de Passageiros em Automóvel Ligeiro apresenta-se como o *denominador mínimo* sobre a matéria, com o qual concordam, sublinhando que a preocupação da APDL, na ótica do Terminal de Passageiros, prende-se com a necessidade de proporcionar aos passageiros um serviço de transporte de excelência, ou seja, garantir que o serviço prestado pelos agentes económicos, que atuam nesta atividade do transporte de passageiros em automóvel ligeiro, possui qualidade e fiabilidade.

A comunicação com a posição da APDL pode ser consultada em anexo.

APL

A APL manifestou que se revê na posição expressa pela APDL e que, dada a pertinência, relevância e abrangência dos comentários efetuados, entende como não sendo necessário fazer qualquer comentário adicional.

A comunicação com a posição da APDL pode ser consultada em anexo.

ANA Aeroportos de Portugal

A ANA manifestou concordância com a proposta apresentada, na medida em que é atingido o principal objetivo: a clarificação da regulamentação do setor, com vista a clarificar as tipologias de transporte que servem o aeroporto.

Tendo em mente o serviço ao seu cliente, em particular ao cliente internacional, a ANA sublinhou a importância de serem retomados os trabalhos do Grupo de Trabalho sobre a praça de táxis do Aeroporto de Lisboa.

Câmara Municipal do Porto

A CMP manifestou a sua concordância de princípio relativamente á proposta.

Câmara Municipal de Lisboa

A CML considera a proposta coerente e construtiva, nada tendo a opor ou a acrescentar na generalidade dos temas. Foram apresentadas sugestões de melhoria à proposta.

Foi sublinhada a disponibilidade para retomar os trabalhos relativos à praça do Aeroporto e Terminais de Cruzeiros.

A comunicação com a posição da CML pode ser consultada em anexo.

Antral e FPT

Ao longo dos trabalhos a ANTRAL e FPT participaram de forma autónoma das discussões. Porém, relativamente ao posicionamento quanto aos resultados do Grupo de Trabalho, apresentaram duas posições conjuntas: uma no dia 17 de junho e um outro dia 21 de junho de 2016.

Na posição do dia 17, apresentada imediatamente antes da apresentação da proposta do IMT as associações *"(...) Entendem que o objeto do Grupo de Trabalho está esgotado, podendo assim, serem de imediato votadas e remetidas ao Secretário de Estado Adjunto e do Ambiente as seguintes recomendações:*

a) *O quadro legal atualmente em vigor, sobre os requisitos de acesso à atividade e ao mercado responde cabalmente às exigências, pelo que não carece, por agora, de qualquer alteração;*
b) *Carecem de regulamentação, (no acesso e quanto a veículos) a atividade das entidades que utilizem plataformas digitais destinadas a aproximar passageiros e prestadores, bem como a forma e o modo de exploração e adesão de clientes e operadores às mesmas, a qual deve, sempre, respeitar os contingentes existentes, mas com a flexibilidade de os titulares das licenças, no quantitativo considerado adequado, poder optar por descaracterizar os respetivos veículos e os princípios da igualdade, sã concorrência e não discriminação."*

Conhecida a proposta do IMT, e na reunião destinada à sua discussão, as associações apresentaram uma nova posição conjunta – dia 21 de junho de 2016 - em que afirmam que tendo o *"IMT esclarecido que tais viaturas* [veículos descaracterizados] *seriam provenientes do mercado aberto, fora dos contingentes fixados, sem qualquer limite, seja em número seja em área geográfica"* não reconhecem "*qualquer utilidade à discussão subsequente do documento*".

As comunicações com as posições conjuntas das associações podem ser consultadas em anexo.

Destaca-se, ainda, que as associações apresentaram de forma individual contributos para a melhoria do setor do Táxi, que fazem parte dos elementos finais do Grupo de Trabalho, sendo anexados ao presente documento.

Conclusões

Considera-se que foi atingido o objetivo proposto a este Grupo de Trabalho, nomeadamente ao nível da apresentação de recomendações para a modernização do setor do transporte público de passageiros em automóvel ligeiro.

Sublinha-se o ambiente construtivo em que se desenvolveram os trabalhos, tendo sido manifestadas posições construtivas por todos os presentes, e respeitadas as diferentes posições de cada entidade.

As propostas de recomendações abrangem as atividades de transporte em Táxi, Transporte em Veículo Descaracterizado, Plataformas Agregadoras de Serviços (Intermediárias), Plataformas de Soluções de Mobilidade. Para cada uma destas atividades foram abrangidos temas relacionados com a Natureza do Serviço, Acesso à Atividade, Organização do Mercado, Acesso ao Mercado, Requisitos do Motorista, Requisitos dos Veículos, Fiscalidade e Salvaguarda do Consumidor e Responsabilidade perante o passageiro.

Em síntese destacam-se as seguintes recomendações:

- Reconhecer a tipologia de serviços de Transporte em Táxi, Transporte em Veículos Descaracterizados, Plataformas Agregadoras de Serviços (Intermediárias) e Plataformas de Soluções de Mobilidade;
- Reconhecer a necessidade de manutenção dos direitos e deveres associados ao setor do Táxi;
- Reconhecer que as novas plataformas de soluções de mobilidade introduzem no mercado novas dimensões e modelos de negócio, pelo que se recomenda a sua regulamentação na defesa do interesse público;
- Regulamentar a atividade de transporte em veículo descaracterizado, com requisitos de acesso à atividade similares aos do setor do Táxi, de acesso ao mercado num regime aberto e concorrencial, mas limitados a pedidos com origem em plataformas eletrónicas;
- Reforçar o papel do motorista certificado enquanto único profissional habilitado para a condução de veículos de táxi e de transporte em veículo descaracterizado;
- Ultrapassar os fatores de concorrência desleal, nomeadamente através da harmonizar dos requisitos de acesso à atividade.

Como nota final, regista-se que os representantes do setor do Táxi (ANTRAL e FPT), manifestaram a sua discordância pelo facto dos veículos afetos ao transporte em veículo descaracterizado não terem origem exclusiva no atual contingente de táxis.

O Grupo de Trabalho dá por terminada a sua missão, deliberando submeter o presente relatório a Sua Excelência o Secretário de Estado Adjunto e do Ambiente.

Participaram no Grupo de Trabalho o IMT, que coordena, a ANTRAL, a Federação Portuguesa do Táxi, as Câmaras Municipais de Lisboa e do Porto, a DECO, as Administrações dos Portos de Lisboa e do Douro,Leixões e Viana do Castelo, a ANA Aeroportos de Portugal, e os gabinetes do Secretario de Estado Adjunto e do Comércio, da Secretária de Estado do Turismo e do Secretário de Estado Adjunto e do Ambiente.

Assinaturas dos representantes do GT

Representante da Secretaria de Estado Adjunto e do Ambiente:

Representante da Secretaria de Estado Adjunto e do Comércio:

Representante da Secretaria de Estado do Turismo:

Representantes da Associação Nacional dos Transportadores Rodoviários em Automóveis Ligeiros:

Representante/s da Federação Portuguesa do Táxi:

Representante/s da Câmara Municipal de Lisboa:

Representante da Câmara Municipal do Porto:

Maria Helena Vilas Boas Tavares

Representante da ANA Aeroportos de Portugal:

PEDRO MIGUEL FONSECA LEITOS (POR DELEGAÇÃO DO SR. DR. CARLOS GUTIERRES)

Representante da Administração do Porto do Douro, Leixões e Viana do Castelo:
:

Representante da Administração do Porto de Lisboa:

Representante/s da DECO - Associação Portuguesa para a Defesa do Consumidor:

Carla Varela

Ana Miranda
Vogal do Conselho Directivo

Anexos

- **Anexo I** Legislação atualmente aplicável
- **Anexo II** Benefícios fiscais setor do táxi
- **Anexo III** Pronúncia Autoridade da Mobilidade e dos Transportes
- **Anexo IV** *Regulation of For-Hire Passenger Transport – Portugal in International Comparison – Case-Specific Policy analysis - International Transport Forum /*OECD
- **Anexo V** Atas do Grupo de Trabalho
- **Anexo VI** Propostas do Grupo de Trabalho – *versão apresentada em 17.06.2016*
- **Anexo VI** Posições Comuns Associações
- **Anexo VII** Contributos Específicos das Associações (setoriais)
- **Anexo VIII** Contributos de Outras Entidades