

Exma Senhora

Deputada Dra. Márcia Passos

Comissão de Economia, Inovação, Obras
Públicas e Habitação

Data: 31 de janeiro de 2020

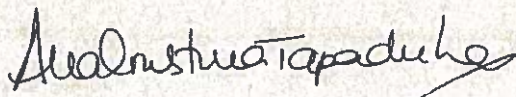
N. Ref^a : PARC-000006-2020

Assunto: Projeto de Lei n.º 172/XIII/1.ª – Modernização do regime de atividade do setor do Táxi
(9.ª alteração ao Decreto-Lei n.º 251/98, de 11 de agosto)

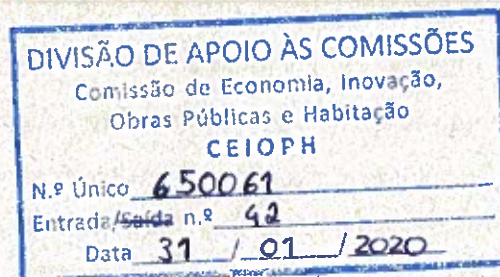
Tendo tido conhecimento da iniciativa acima mencionada, junto enviamos os nossos
comentários, mantendo-nos ao dispor para quaisquer esclarecimentos adicionais,

Com os meus melhores cumprimentos,

A Diretora Geral



(Ana Cristina Tapadinhas)



ASSOCIAÇÃO PORTUGUESA PARA A DEFESA DO CONSUMIDOR - DECO

Pessoa Colectiva de Utilidade Pública / Contribuinte e Registado na C.R.C. Lisboa com o n.º 500 927 693
decolx@deco.pt - www.deco.profeste.pt

Rua Artilharia 1, 79 - 4º - 1269-160 Lisboa - Tel.: 21 371 02 00 - Fax 21 371 02 99

Considerações gerais

Antes de nos pronunciarmos sobre o Projeto de Lei em especial, importa 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.

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.

De referir que, 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, 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, através dos seguintes diplomas: Decreto-Lei n.º 3/2019, de 11/01/2019; Lei n.º 156/99, de

14/09/1999; Lei n.º 167/99, de 18/09/1999; Lei n.º 106/2001, de 31/08/2001; Decreto-Lei n.º 41/2003, de 11/03/2003; Decreto-Lei n.º 4/2004, de 06/01/2004; Lei n.º 5/2013, de 22/01/2013, Lei n.º 35/2016, de 22/11/2016 e Decreto-lei n.º 3/2019, de 11 de janeiro.

Em 2016, por Despacho do Secretário de Estado Adjunto e do Ambiente – Despacho n.º 6478/2016, de 17/05/2016 - foi criado um Grupo de Trabalho para a modernização do setor do transporte público de passageiros em automóvel ligeiro.

O mesmo Despacho previa a apresentação de um Relatório final com 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 prestadores.

O referido Relatório foi apresentado a 01 de julho de 2016, dele constando várias 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;
- Regular 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.

Neste contexto, em 2018, foram publicadas três Resoluções da Assembleia da República (n.ºs 227/2018, 228/2018 e 229/2018, todas de 06 de agosto de 2018), recomendando ao Governo medidas no setor, nomeadamente de modernização, transparência, apoio e promoção.

No mesmo ano, foi publicada a Portaria n.º 294/2018, de 31 de outubro, que constituiu a quinta alteração da Portaria n.º 277-A/99, de 15 de abril, no que respeita às características e normas de identificação e ao tipo de veículo a utilizar na atividade de transportes em táxi.

Esta Portaria, que entrou em vigor a 01 de novembro de 2018, veio alterar a cor e limite de idade dos veículos para as novas licenças, fixando ainda um regime transitório para os veículos já licenciados.

Já em 2019, a 11 de janeiro, foi publicado o Decreto-Lei n.º 3/2019, que veio alterar o Decreto-Lei n.º 251/98, de 01 de agosto (oitava alteração), diploma que regulamenta o acesso à atividade e ao mercado dos transportes em táxi.

Este diploma veio consagrar a possibilidade de suspensão do exercício da atividade de transportes em táxi pelo período de um ano e consagrar a possibilidade de colocação do taxímetro no espelho retrovisor, tendo entrado em vigor a 12 de janeiro.

Não obstante estas alterações, mantém-se a necessidade de proceder a uma reforma da regulamentação jurídica do setor do táxi, já sentida antes da aprovação do novo 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 constrangimentos 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.

Concluía o mesmo Relatório que a atividade estava sujeita a intensa intervenção regulatória que espartilhava a capacidade dos prestadores de serviços de táxi tradicionais para responder à emergência de novos modelos de negócio e fragilizava a capacidade e incentivo de novos operadores para entrar e inovar no mercado.

Em 2018, também o Presidente da República alertou 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.

Também a DECO, em sede de consulta do regime jurídico de transporte individual e remunerado de passageiros em veículos descaracterizados a partir de plataforma eletrónica, alertou para a necessidade de modernização do setor.

Neste âmbito, considera a DECO que o regime do sector do transporte em táxi necessita de ser revisto, com vista à sua flexibilização, devendo ser assegurados os seguintes princípios base, para garantir a proteção dos direitos e legítimos interesses dos consumidores:

- A existência de um serviço público de transporte de passageiros em veículo ligeiro, que garanta uma efetiva mobilidade, mormente nas situações em que não existam alternativas de deslocação;
- 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;
- A exigência de requisitos mínimos que garantam um nível mínimo de serviço público, mormente nas modalidades de hailing e praça, que assegurem as necessidades dos consumidores;
- O exercício da atividade de transporte em táxi, assim como os veículos utilizados e os respetivos motoristas deverão estar licenciados/habilitados nos termos legais;
- O serviço de transporte público de aluguer em veículos automóveis ligeiros de passageiros 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);
- A manutenção de uma regulação ao nível do tarifário;
- A manutenção de obrigações exclusivas, inerentes à obrigação de serviço público, nomeadamente a obrigação de transportar (como garantia de uma efetiva mobilidade em alguns locais do país, em especial no interior), 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 do mercado de hailing e de praça;
- Existência de condições que garantam uma fiscalização efetiva e contínua das imposições legais e regulamentares.

A persecução 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.

Do Projeto de Lei em especial

«Artigo 11.º - Taxímetros»

N.º 2

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, consideramos a eliminação da possibilidade de colocação do taxímetro na parte superior direita do tablier uma medida positiva, pelo que concordamos com a alteração proposta ao n.º 2 do artigo 11.º, visando obrigar a que os taxímetros sejam colocados, em suporte fixo, em cima e ao centro do tablier, ou no espelho retrovisor, em local bem visível pelos passageiros.

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 13.º - Fixação 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.

N.º 2

Sem prejuízo do adiante exposto, em comentário ao n.º 2 do artigo 20.º do Projeto de Lei ora em apreciação, não vislumbramos nenhuma razão de oposição à presente proposta de alteração, que visa introduzir a possibilidade de serem estabelecidos contingentes intermunicipais, abrangendo concelhos limítrofes, nos termos e condições a definir entre as câmaras municipais, mediante parecer prévio das associações representativas do setor.

N.º 3

Nada temos a objetar à introdução da possibilidade de poderem ser definidos contingentes sazonais, de modo a responder eficazmente às flutuações sazonais da procura, nos concelhos em que tal necessidade se verifique. Também não vemos inconveniente em que tal objetivo se concretize “através da definição de licenças limitadas a um determinado período temporal”. Já a possibilidade de os contingentes sazonais serem preenchidos “através da deslocação sazonal de contingentes de um município para outro” merece grandes reservas, por comportar o risco de aumentar a

dificuldade de acesso ao serviço de táxi em concelhos de menor procura (de onde ocorreria a deslocalização).

«Artigo 15.º - Tipos de serviço»

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

Já em relação ao serviço a contrato, esta Associação concorda com a introdução do contrato em “suporte digital” e com a eliminação da atual exigência de o contrato ser estabelecido por um prazo não inferior a 30 dias.

«Artigo 16.º - Regimes de estacionamento»

N.º 3

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.

Quando se pronunciou sobre as propostas de alteração da Convenção, a DECO 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 de 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.

Neste contexto, não vislumbramos qualquer argumento válido que possa justificar a introdução de tarifas especiais exclusivas destas praças, pelo que manifestamos posição totalmente contrária ao proposto nesta disposição.

«Artigo 18.º - Suspensão e abandono do exercício da atividade»

Conforme afirmado na «Exposição de motivos» do presente Projeto de Lei, a atual redação deste preceito, oriunda da alteração operada 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).

Com efeito, importa, pois, distinguir as situações de abandono e de suspensão, bem como fazer constar as situações descritas do elenco de infrações constantes do artigo 30.º.

Relativamente à situação de abandono, somos de opinião que a mesma deverá aferir-se (e presumir-se) pelos critérios atualmente consagrados na Lei, nomeadamente pela ausência de emissão de recibos ou de registos no taxímetro em determinado período, na medida em que são fiscalizáveis, e não pela não disponibilização do veículo, conforme proposto no Projeto ora em análise, cuja suscetibilidade de fiscalização se questiona.

Já no que respeita à “autonomização” das situações de caso fortuito ou de força maior, bem como do exercício de cargos sociais ou políticos - allás, redação em vigor antes da

alteração operada pelo Decreto-Lei n.º 3/2019, de 11 de janeiro - e na medida em que, efetivamente, não se trata de verdadeiro abandono, mas sim, e tal como afirmado na «Exposição de motivos» de “situações que podem impedir o exercício temporário da atividade”, entendemos que se tratam, precisamente, de situações típicas que fundamentarão a suspensão do exercício da atividade, não carecendo, por isso, de serem autonomizadas.

Já no que respeita à regulação da possibilidade de suspensão voluntária da atividade pelas câmaras municipais, entendemos que esta, enquanto matéria respeitante ao exercício da atividade de transporte em táxi, deverá constar precisamente do diploma que o regula, nomeadamente do Decreto-lei n.º 251/98, de 1 de agosto, tanto mais que a solução proposta comprometeria a desejável concorrência dentro do setor, já por si mitigada pela existência de contingentes.

De salientar que se discorda ainda da redação proposta, no que toca à não perda de quaisquer direitos, em caso de suspensão da atividade, na medida em que, esta implicará, desde logo, a perda do direito de o detentor da licença utilizar o veículo durante o período de suspensão da atividade, bem como, eventualmente, de quaisquer outros que pressuponham o exercício efetivo da atividade.

Em suma, em nosso entender, e pelas razões expostas, importa melhorar o atual regime no que à suspensão e abandono do exercício da atividade diz respeito, de modo a que não seja prejudicado o nível de serviço de transporte em táxi, mormente nos municípios com um número mais reduzido de táxis licenciados. Nesse sentido, impõe-se:

- Assegurar a distinção entre as situações de abandono e de suspensão do exercício da atividade, nomeadamente por via de uma efetiva fiscalização, que só poderá assegurar-se através da consagração de infrações e respetivas coimas para a falta de comunicação prévia da suspensão da atividade, bem como da sua retoma (que também deverá ser prévia), devendo, para o efeito, estabelecer-se prazos, o que se revelará de especial

importância no caso da primeira, tendo em consideração a possibilidade de oposição por parte da câmara municipal;

- Garantir a possibilidade de oposição à suspensão da atividade, por parte da câmara municipal, a qual não deverá depender da existência de um contingente inferior a 7 táxis, mas de uma percentagem mínima de táxis em efetivo exercício da atividade, face ao contingente fixado para cada concelho.

«Artigo 20.º - Regime de preços»

N.ºs 2 e 3

A DECO manifesta a sua oposição às exceções aqui previstas.

Quanto ao regime de exceção aqui proposto, e à semelhança da opinião manifestada em anteriores consultas relativas à alteração da Convenção, 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 preçário.

Em relação às viaturas com lotação de mais de 4 passageiros, entendemos que as mesmas devem funcionar em sistema de duplo tarifário, selecionando no taxímetro a tarifa correspondente ao número de passageiros transportados. Desta forma, ajusta-se o preço ao serviço efetivamente prestado e evitam-se potenciais conflitos.

