

PROJETO DE RESOLUÇÃO N.º 1435/XIII/3ª

Recomenda ao Governo a revisão do regime legal do setor do táxi, de forma a contribuir para a modernização deste transporte

Os desafios que as cidades enfrentam ao nível da mobilidade, transportes e tecnologia são de grande dimensão, não só do ponto de vista da afetação social, mas também do ponto de vista da economia e do ambiente. Falar de cidades modernas é naturalmente falar de cidades organizadas, onde se usam as tecnologias para promover um ambiente de confluência entre vários tipos de transportes, mas onde também se aposta cada vez mais na saúde e paz urbana, só conseguidas sem filas de trânsito, buzinas ou concentração de CO₂.

Assim, e num futuro que já está próximo, as cidades serão um modelo se forem resilientes no combate ao excesso de trânsito automóvel e se se aproveitarem os vários transportes em concorrência, de forma a promover a eficiência de recursos. É, portanto, desejável que os responsáveis pela gestão de redes de transportes públicos possam distribuir os utentes de forma rápida, correspondendo às suas expectativas e às suas necessidades.

Recentemente, na Assembleia da República, decidiu-se no sentido de permitir que novos modelos de negócio na área da mobilidade possam entrar nas nossas cidades. Mas este não pode ser considerado um processo fechado ou um processo acabado, antes pelo contrário. Com esta aposta e, digamos até, com esta inovação legislativa – visto que são poucos os países que decidiram integrar no seu ordenamento jurídico estas novas formas de mobilidade –, o que fizemos foi responsabilizarmo-nos, do ponto de vista político, para um debate construtivo sobre a inovação da rede de transportes públicos coletivos e também da rede de transportes públicos “individuais”.

Uma aposta como aquela que foi feita não pode deixar de ser consciente, e se desejamos que as cidades portuguesas possam ser um modelo, temos que avaliar de que forma se contribui para uma verdadeira paz urbana e para o equilíbrio concorrencial do transporte público individual. Só existirá um ambiente de paz urbana se soubermos o que pretendemos de cada modelo de negócio de transportes e se soubermos como se concretiza a função de cada um. É, pois, com este propósito que o CDS-PP apresenta esta iniciativa.

Pretendemos, após a discussão e votação na especialidade do diploma sobre o transporte em veículos descaracterizados, e conscientes de que se nada for feito estamos a contribuir para um grande desequilíbrio concorrencial, que se faça uma intervenção que possa aproximar as condições em que prestam serviços os táxis e os veículos descaracterizados. Isto faz sentido, principalmente, se nos centrarmos na legislação “antiquada” em que se enquadra atualmente o setor do táxi.

É urgente que todos possamos refletir sobre qual deve ser o enquadramento da legislação do setor do táxi. A nova realidade diz-nos, desde logo, que é necessário perceber o que é hoje o Transporte Público de Táxi, densificando-se, para esse efeito, o significado de “Transporte Público” expresso no artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 251/98, de 11 de agosto. Só poderemos dar mais dignidade a este modelo de transporte se soubermos exatamente quais os direitos e deveres que estão adstritos à função do Táxi. Se um táxi é um Transporte Público tem naturalmente obrigações. Mas existindo obrigações têm consequentemente que existir benefícios dados pelo Estado, que deve contribuir positivamente para que essas obrigações sejam concretizadas.

A competitividade do setor tem que ser um dos objetivos a aflorar durante o processo de revisão legislativa. Num momento em que se permitiu a existência de atividades semelhantes às de táxi, sem obrigações de serviço público, onde se pode praticar preços de forma livre, e sendo a fixação de preços uma das obrigações decorrentes do escopo do serviço de táxi, torna-se necessário diferenciar o que de facto é diferente. E certo é que a prestação obrigatória de um serviço à noite é diferente. Certo é que a prestação de um serviço no dia de Natal ou da Passagem de Ano é diferente. Motivo pelo qual será necessário atender às reivindicações antigas do setor, que clamam por um tarifário noturno diferenciado e por um tarifário específico para determinadas datas no ano.

Devemos ainda promover uma adequação do preço às condições do veículo, sempre que este permita uma lotação maior do que a habitual capacidade de quatro pessoas. Faz todo o sentido, para que não haja deslealdade na concorrência, que se possa criar um duplo tarifário.

Atualizar o diploma legal aplicável aos táxis passa também por densificar e concretizar todas as formas de atividade presentes na Lei. É assim necessário pormenorizar todas as matérias que enquadram os chamados táxis letra “T” e táxis letra “A”, para que estes tenham espaço dentro da nova realidade de mobilidade. De referir, aliás, que estes veículos apenas se encontram regulamentados por via do Decreto Regulamentar n.º 41/80, de 21 de agosto, que pode ser considerado obsoleto e desadequado, dado que não serve minimamente a sociedade a que se aplica.

As obrigações legais a que fica adstrito um táxi com a aceitação legal das novas formas de mobilidade, não podem prejudicar economicamente um setor com décadas de existência, sendo desejável que se possam encontrar medidas promotoras de mais competitividade para um setor ainda muito burocratizado, por via de pagamento de licenças e taxas. Assim, e para que possamos aproximar modelos de negócio, tal como recomendou a Autoridade da Concorrência (AdC), devemos procurar formas de equilibrar custos, fazendo sentido rever algumas das obrigações a que estão sujeitos os táxis.

Contribuir para um setor mais equilibrado e para a economia nacional é, também, respeitar as necessidades dos muitos empresários portugueses que têm contribuído para que Portugal possa combater as dificuldades financeiras. Também no setor dos transportes há empresários que arriscam e que, muitas vezes, por vários motivos, passam por infortúnios que os limitam do ponto de vista da sua ação empresarial. Não seria justo que em determinadas situações específicas, e previamente determinadas, esses investidores perdessem a sua atividade profissional quando interrompida por tempo inferior a um ano. Entende por isso o CDS que se deve salvaguardar estas situações e enquadrar legalmente a suspensão de atividade até um ano.

Adequar e modernizar no sentido do futuro – contribuindo para os “Objetivos de

Desenvolvimento Sustentável” da Organização das Nações Unidas, no reposicionamento do “acesso a sistemas de transporte seguros, acessíveis, sustentáveis e a preço acessível para todos, melhorando a segurança rodoviária através da expansão da rede de transportes públicos, com especial atenção para as necessidades das pessoas em situação de vulnerabilidade, mulheres, crianças, pessoas com deficiência e idosos” –, é também investir na melhoria da frota que presta serviços de táxi. Deve a este propósito o Governo, e até em harmonia com o que se perspetiva face aos fundos comunitários, criar condições para que o setor possa sofrer uma intervenção sustentada e eficaz que leve à existência de uma frota mais “amiga do ambiente”.

Somos a favor de uma intervenção que possa poupar o ambiente, mas temos dúvidas que medidas como aquelas que acontecem em Lisboa – onde se proíbe a entrada no centro de carros mais antigos – sejam compatíveis com as necessidades das pessoas. Devemos por isso encontrar alternativas a essa medida.

Mais harmonia e uma cidade limpa, mas acessível para todos através da criação de infraestruturas que permitam uma utilização agradável, que convide o utilizador a abandonar o automóvel individual como meio de transporte nos movimentos citadinos, deve ser um designio de todos. Para isso, será sempre necessário que as praças e pontos de permanência de táxis tenham condições mínimas e fundamentais para os utilizadores. Mas isto só será possível se fizermos uma clara definição legal de quais são essas condições mínimas.

Com estas apostas, o táxi tornar-se-ia numa solução mais próxima das necessidades das pessoas. Mas falar de necessidades não é só falar de cidades. O táxi, como solução de mobilidade, tem que corresponder às expectativas da sociedade nacional, incluindo as terras do interior, onde são reais as dificuldades de acesso a transportes e a elevada percentagem de pessoas idosas, muitas vezes isoladas. Este modelo de negócio, no interior, pode ser a solução para ajudar a quebrar o isolamento de pessoas, principalmente de pessoas que têm necessidade de recorrer a serviços de saúde especializados. Assim, o CDS-PP propõe que no interior, em muitas vilas e aldeias de Portugal, possa existir uma comparticipação de 10% em viagens de táxi que se destinem a pessoas carenciadas e impliquem deslocação para consultas marcadas no SNS.

Estamos assim a pretender melhorar um setor que fala por si, fruto dos anos de experiência e serviço prestado aos portugueses. A economia será sempre mais justa quando souber diferenciar o que é diferente e quando souber exatamente o que pretende de cada atividade económica. Acreditamos que com esta proposta estamos não só a contribuir positivamente para um debate que tem urgência em ser feito, mas também para um aumento da justiça no setor, principalmente após a discussão e votação de um diploma que enquadra os veículos descaracterizados como um novo modelo de negócio.

Neste contexto, entende o Grupo Parlamentar do CDS-PP, ao abrigo das disposições constitucionais e regimentais aplicáveis, recomendar ao Governo que:

1. Proceda à revisão do Diploma Legal onde se enquadra o transporte em táxi, nomeadamente, clarificando o conceito de transporte público em táxi, presente no artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 251/98, de 11 de agosto;

2. Crie tarifas específicas para serviços noturnos e para determinadas datas do ano, previamente estabelecidas;
3. Crie um tarifário duplo para viaturas com mais de quatro lugares;
4. Densifique o conceito de táxi letra “T” e de táxi letra “A”, através de um novo enquadramento legal destas classes de transporte;
5. Enquadre a possibilidade de os empresários do setor poderem suspender a licença por um período de 12 meses, elencando-se para o efeito quais as situações em que isso pode acontecer;
6. Concretize um plano sustentável de aquisição de viaturas “amigas do ambiente”, de forma a promover uma frota mais limpa do ponto de vista da emissão de CO2;
7. Proceda à melhoria das condições das praças de táxis, estabelecendo-se, para o efeito, padrões mínimos de condições para os utentes e para os profissionais;
8. Promova um sistema nacional de comparticipação de viagem de táxi no interior, permitindo assim que pessoas carenciadas e isoladas possam beneficiar de um desconto de 10% sempre que pretendam deslocar-se para consultas do SNS.

Palácio de S. Bento, 21 de março de 2018

Os Deputados

HÉLDER AMARAL

PEDRO MOTA SOARES

NUNO MAGALHÃES

TELMO CORREIA

CECÍLIA MEIRELES

ÁLVARO CASTELLO-BRANCO

ANA RITA BESSA

ANTÓNIO CARLOS MONTEIRO

ASSUNÇÃO CRISTAS

FILIPPE ANACORETA CORREIA

FILIPPE LOBO D'ÁVILA

ILDA ARAÚJO NOVO

ISABEL GALRIÇA NETO

JOÃO PINHO DE ALMEIDA

JOÃO REBELO

PATRÍCIA FONSECA
TERESA CAEIRO
VÂNIA DIAS DA SILVA