

Nº 02 abril

Mo

**Mobilidade
e transportes**

D TÁXIS

Contacte a
nossa equipa:

Margarida Moura
mobilidadetransportes@deco.pt

**SERVIÇO PÚBLICO
DE TRANSPORTE DE
PASSAGEIROS EM
VEÍCULOS LIGEIROS**

DECO

Associação Portuguesa para a
Defesa do Consumidor

A AGUARDADA MODERNIZAÇÃO DO SETOR

UM NOVO REGIME EM
DISCUSSÃO

Voz dos Consumidores

Síntese

O regime jurídico de acesso à atividade e ao mercado do transporte em táxi tem mais de 25 anos. Apesar de ter vindo a sofrer pequenas alterações, é um regime que, naturalmente, se encontra desajustado da realidade dos nossos dias.

Ao longo dos anos, muita coisa mudou. Desde logo, novas prioridades e perspetivas surgiram ao nível da conceção e execução das políticas públicas de transporte e mobilidade, bem como de gestão do espaço público. A descarbonização, a proteção do ambiente, a sustentabilidade, passaram a ser prioridades. A problemática da mobilidade e dos transportes, antes abordada ao nível dos Municípios, é agora encarada a um nível mais amplo - supramunicipal - envolvendo, nomeadamente, as comunidades intermunicipais e as áreas metropolitanas.

Novas formas de mobilidade e de modelos de negócio surgiram (como a mobilidade partilhada e os TVDE¹). Os consumidores passaram a ter no mercado novas respostas para as suas necessidades de mobilidade, passando a deslocar-se de modos diferentes.

Todas estas mudanças, mas sobretudo a entrada no mercado (e regulação) dos TVDE, com novas formas de contratação e de relacionamento com os consumidores, totalmente inovadoras e disruptivas face ao transporte tradicional em táxi, tornaram ainda mais evidente a já sentida necessidade de rever a legislação do setor. Tratando-se de serviços concorrentes², dever-se-ia ter aproveitado a oportunidade para regular ambos os setores ao mesmo tempo, o que teria permitido um tratamento global e equitativo, com vantagens para todos: profissionais, funcionamento do mercado, concorrência e consumidores.

Tradicionalmente, no âmbito da prestação do serviço de táxi, há um desequilíbrio na 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.

A existência de múltiplas tarifas, de diferentes tipos de veículos (com e sem distintivos) e de diferente lotação (quatro passageiros e mais de quatro passageiros), associada a uma informação deficiente, são situações que potenciam a prática de infrações e, conseqüentemente, um aumento da conflitualidade.

¹ Transporte individual e remunerado em veículo descaracterizado a partir de plataforma eletrónica.

² Apesar de o serviço de táxi ser um serviço de natureza pública, que justifica a existência de determinadas especificidades de regime, com obrigações e benefícios exclusivos.

Muitas das reclamações/denúncias apresentadas junto desta Associação prendem-se com a não emissão de fatura, a cobrança de valores indevidos e não justificados, a ausência de urbanidade por parte dos motoristas, a colocação do taxímetro em local não visível, a ausência de afixação, de documento informativo das tarifas em vigor.

I. Ponto da situação

O diploma que atualmente regula o acesso à atividade e ao mercado dos transportes em táxi é o [Decreto-lei n.º 251/98, de 11 de agosto](#), que tem sido alvo de diversas alterações ao longo dos anos³.

Este decreto-lei foi regulamentado pela [Portaria n.º 27-A/99, de 15 de abril](#), que veio estabelecer as características dos veículos, a qual também foi diversas vezes alterada⁴.

Por sua vez, o [Decreto-lei n.º 297/92, de 31 de dezembro](#) define o regime de preços aplicável aos serviços, estabelecendo que os tarifários e respetivos princípios de aplicação são fixados por Convenção, a acordar entre a Administração e as associações representativas do setor⁵.

Ao longo dos anos, várias foram as entidades que se pronunciaram no sentido da necessidade de se rever a legislação do setor, entre as quais a DECO, a Assembleia da República⁶, a Autoridade da Concorrência⁷ e até o próprio Presidente da República⁸.

Finalmente, em 2023, o Governo apresentou um [Projeto de Decreto-lei](#), ao abrigo de uma Proposta de autorização legislativa, que visa criar um novo regime jurídico do serviço público de transporte de passageiros em táxi.

³ Foi alterado pelos 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.

⁴ A [Portaria n.º 27-A/99, de 15 de abril](#) foi alterada pela [Portaria n.º 1318/2001, de 29 de novembro](#) (que publica, em anexo, a nova versão do texto e foi retificada pela [Declaração de Retificação n.º 20-BA/2001, de 30 de novembro](#)), e pelas [Portarias n.os 1522/2002, de 19 de dezembro, 2/2004, de 5 de janeiro, 29/2005, de 13 de janeiro, 134/2010, de 2 de março e 294/2018, de 31 de outubro](#).

⁵ A [Convenção](#) em vigor desde 1 de junho de 2022, foi celebrada entre a Direção-Geral das Atividades Económicas, a ANTRAL – Associação Nacional dos Transportadores Rodoviários em Automóveis Ligeiros e a Federação Portuguesa do Táxi – F.P.T.

⁶ Em 2018, foram publicadas quatro Resoluções da Assembleia da República (n.ºs [227/2018](#), [228/2018](#), [229/2018](#) e [232/2018](#), todas de 06 de agosto de 2018), recomendando ao Governo medidas no setor, nomeadamente de modernização, transparência, apoio e promoção.

⁷ Em 2016, em [Relatório sobre Concorrência e Regulação no Transporte de Passageiros em Veículos Ligeiros](#).

⁸ Em 2018, 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 (TVDE), alertou para a necessidade de modernização da regulação dos táxis.

II. O que achamos que um novo Regime deve garantir

No âmbito da aprovação de um novo regime jurídico do serviço público do transporte de passageiros em táxi, entendemos que devem ser assegurados os seguintes princípios base, para garantir a proteção dos direitos e legítimos interesses dos consumidores:

- **O transporte de passageiros em táxi é um serviço público, pelo que deverá ser garantida a universalidade e disponibilidade do mesmo, com especial enfoque nos territórios de baixa densidade**, onde é um elemento essencial para assegurar a mobilidade e acessibilidade das populações mais isoladas;
- **A existência de um serviço público de transporte de passageiros em táxi, que garanta uma efetiva mobilidade, mormente nas situações em que não existam alternativas de deslocação em transporte público;**
- **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;
- **O serviço público de transporte em táxi 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);
- **O exercício da atividade de transporte em táxi, assim como os veículos utilizados e os respetivos motoristas deverão estar licenciados/habilitados nos termos legais;**
- A manutenção de uma **regulação tarifária**;
- A manutenção de **obrigações exclusivas, inerentes à obrigação de serviço público**, nomeadamente a obrigação de transportar, 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 de mercado de hailing e de praça;
- Existência de condições que garantam uma **fiscalização efetiva e contínua** das imposições legais e regulamentares.

A prossecução 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.

III.O que pensamos do Projeto de diploma apresentado

❖ Considerações de âmbito geral

A DECO congratulou-se com a iniciativa legislativa, na medida em que a revisão do regime jurídico em crise, é algo que há muito vinha reivindicando.

Contudo, **é apenas um primeiro passo no sentido da modernização do setor, considerando que o Projeto de Decreto-lei ainda remete para aprovação posterior de variada legislação:**

- Portaria do membro do Governo responsável pela área dos transportes, sobre as normas de identificação, o tipo de veículo, as condições de afixação de publicidade e outras características a que devem obedecer os táxis;
- Regime aplicável ao acesso e exercício da profissão de motorista de táxi e certificação das respetivas entidades formadoras;
- Regime de tarifas /Regulamento da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT);
- Deliberação do conselho diretivo do Instituto da Mobilidade e dos Transportes (IMT), a definir as características técnicas de adaptação dos veículos para pessoas com mobilidade reduzida;
- Deliberação do conselho diretivo do IMT, I.P., a aprovar os modelos das licenças e dos alvarás.

Infelizmente, é muito frequente a apresentação de iniciativas legislativas sem as respetivas propostas de regulamentação, o que a DECO sempre criticou. Por um lado, esta circunstância não permite uma análise integrada e completa da iniciativa em causa (com a agravante de, no caso concreto, se estar perante uma iniciativa de modernização de todo um setor). Por outro lado, a remissão para regulamentação posterior, especialmente quando não se prevê prazo para a respetiva aprovação⁹, faz com que muitos diplomas entrem em vigor e não possam ser

⁹ O que é o caso do presente Projeto de Decreto-lei, que não prevê prazo para a aprovação da respetiva regulamentação, exceto no que respeita ao Regulamento de tarifas, que deverá ser aprovado no prazo de um ano após a entrada em vigor do diploma.

plenamente aplicados por largos períodos - no fundo, vão sendo “aplicados aos bocados”, isto é, à medida que a regulamentação vai sendo publicada. Tudo isto gera insegurança jurídica.

Lamentamos ainda que a iniciativa não tenha lugar a par de uma revisão do atual regime de TVDE¹⁰, perdendo-se, uma vez mais, a oportunidade de tratar ambos os serviços de transporte de forma global e mais equitativa.

❖ Considerações específicas

Passamos a indicar a nossa posição relativamente aos aspetos que entendemos de maior relevância, no âmbito do Projeto de Decreto-lei apresentado pelo Governo à Assembleia da República.

❖ Acesso à atividade

• REQUISITOS DE ACESSO

- **Reintrodução¹¹ do requisito de «idoneidade», como um dos requisitos de acesso à atividade.**

A DECO concorda com a existência de um requisito desta natureza, que assegure a adequação da pessoa ao exercício da atividade. É fundamental garantir a inexistência de situações que se consideram incompatíveis com a natureza do exercício da atividade (por exemplo, é crucial garantir-se que a pessoa não está proibida de exercer a própria atividade ou que não foi condenada por determinados crimes que se prendem com o regular e diligente exercício da atividade, como seja uma infração ao Código da Estrada, de natureza criminal, praticada no exercício da atividade de motorista de táxi). Um requisito de idoneidade constitui uma garantia para os consumidores e está em harmonia com o que é estabelecido ao nível de requisitos de acesso à atividade, no âmbito da legislação do setor dos transportes (por exemplo, também existe no setor dos TVDE).

¹⁰ A revisão do regime dos TVDE é uma reivindicação da DECO e, tanto quanto se sabe, corresponde a uma intenção do Governo.

¹¹ O requisito de idoneidade foi eliminado pela alteração introduzida pela Lei n.º 5/2013, de 22 de janeiro, que veio simplificar o acesso à atividade.

- **OPERADORES DE TÁXI LICENCIADOS**
 - **Manutenção, pelo IMT, de Registo atualizado de todos os Operadores**

A DECO entende ser essencial a existência deste registo e defende que, na página eletrónica do IMT, deve ser divulgada a lista atualizada dos Operadores de táxi licenciados (identificação e respetivo Alvará).

A DECO entende ainda que o IMT deverá disponibilizar na sua página eletrónica, através da introdução da matrícula do veículo, informação atualizada acerca do Operador, Alvará e número de licença atribuída.¹² O acesso a esta informação é fundamental em termos de reforço da fiscalização e promoção da transparência no mercado.

❖ Acesso ao mercado e sua organização

- **VEÍCULOS**
 - **Estabelecimento de uma meta para a descarbonização do setor até 2023**

O Projeto de diploma prevê que seja estabelecida uma meta para a descarbonização do setor até 2030, na Portaria que vier a ser aprovada sobre as características dos veículos. Prevê-se ainda que as Autoridades de Transportes¹³ possam definir uma meta inferior no âmbito dos concursos de atribuição de licenças. **A DECO concorda com esta medida, pois promove a mobilidade sustentável e está em linha com o compromisso do Governo de reduzir em 40% as emissões de gases com efeito de estufa no setor dos transportes até 2030. Simultaneamente, considera as realidades e necessidades locais.**
- **TAXÍMETROS E SISTEMA DE FATURAÇÃO**
 - **Fixação do taxímetro no centro longitudinal do tablier do veículo;**

¹² Nos termos do Projeto de diploma, as autoridades de transportes que atribuírem licenças de táxi comunicam na plataforma eletrónica do IMT, I. P., o número de licença atribuída por cada alvará, os elementos de identificação do veículo, incluindo a respetiva matrícula, marca, modelo e lotação, bem como o regime de estacionamento e as transmissões de licenças efetuadas.

¹³ Nos termos do Projeto de diploma, os Municípios são as Autoridades de Transportes originárias em matéria de acesso e organização do mercado dos serviços de transporte em táxi (com competências ao nível dos contingentes, concursos, regimes de estacionamento). Contudo, podem proceder à delegação/partilha de competências a nível supramunicipal, celebrando acordos (contratos interadministrativos) com as Comunidades Intermunicipais, caso em que estas serão Autoridades de Transportes para os serviços de transporte em táxi.

- **Ligação do taxímetro aos sistemas de faturação da Autoridade Tributária.**

Há muito que a legislação obriga a que o taxímetro esteja instalado em local bem visível pelos passageiros¹⁴. No entanto, muitas das reclamações/denúncias dos consumidores prendem-se com a falta de visibilidade do mesmo, realidade que também identificámos nos estudos práticos (de “cliente mistério”) que realizámos sobre o serviço de táxi.

Por esta razão, concordamos que se determine com precisão o local de fixação do taxímetro, de forma a assegurar a boa visibilidade do mostrador pelos passageiros (nomeadamente que deva ser fixado no centro longitudinal do tablier do veículo).

A DECO também concorda com a nova exigência de ligação do taxímetro aos sistemas de faturação da Autoridade Tributária, na medida em que reforça a fiscalização e, conseqüentemente, a proteção dos direitos e interesses dos consumidores.

- **COMPETÊNCIAS DAS AUTORIDADES DE TRANSPORTES**
- **Competência para fixar tarifas específicas aplicáveis ao seu território, através de regulamentos próprios;**
- **Possibilidade de criação de tarifas específicas, nomeadamente:**
 - **Para viagens a partir de grandes polos de geração de viagens, como aeroportos ou terminais de cruzeiros;**
 - **Tarifas sazonais, nas regiões com forte atração turística;**
 - **Tarifas específicas tendo em conta datas festivas, como o Natal, o Ano Novo ou feriado municipal;**
 - **Pacotes de viagens em combinação com títulos mensais de transporte coletivo ou serviços de mobilidade partilhada;**
 - **Tarifas progressivas.**

A competência das Autoridades de Transportes para fixar tarifas específicas aplicáveis ao seu território vai ser delimitada, segundo o Projeto, pelas regras e princípios que vierem a ser definidos no regulamento tarifário da AMT¹⁵. Sem conhecer este Regulamento

¹⁴ O Decreto-lei n.º 3/2019, de 11 de janeiro também veio permitir (em alternativa) a colocação do taxímetro no espelho retrovisor. Esta possibilidade – que considerámos positiva - é mantida no Projeto apresentado.

¹⁵ Em relação ao regime tarifário, o Projeto de Decreto-lei apresenta uma proposta bem diferente da realidade que existe até ao presente. Nos termos do Decreto-lei n.º 297/92, de 31 de dezembro, o sistema tarifário, as tarifas e respetivos preços, são fixados através de Convenção celebrada entre a Direção-Geral das atividades Económicas e as associações representativas do setor do táxi. O que agora se propõe é que este regime convencionado dê lugar a um regime de tarifas definidas em regulamento, a aprovar pela AMT, que estabelece as regras gerais de formação dos preços em função dos tipos de serviço, tendo em conta os princípios da

(desvantagem decorrente da circunstância da iniciativa não ser apresentada com as respetivas propostas de regulamentação, para a qual já alertámos), a DECO não dispõe ainda de informação fundamental para se pronunciar sobre esta proposta.

Contudo, a DECO alerta, desde já, para o facto de esta competência das Autoridades de Transportes poder comportar algum risco de desigualdade de acesso ao serviço para consumidores de concelhos limítrofes e/ou com condições semelhantes, bem como uma possível complexificação dos sistemas tarifários.

Já quanto à possibilidade de criação de tarifas específicas relativas à prestação de serviços de transporte em táxi a partir de aeroportos, terminais de cruzeiro, ou quaisquer outros grandes polos de geração de viagens, bem como de tarifas sazonais, em regiões de forte atração turística, ou quaisquer tarifas específicas tendo em conta datas festivas ou feriados nacionais ou municipais, a DECO é totalmente contra.

A DECO sempre defendeu 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 rejeita qualquer discriminação que possa ocorrer em termos de preçário.

Há vários anos que as associações representativas do sector do táxi, ANTRAL (Associação Nacional dos Transportes Rodoviários em Automóveis Ligeiros) e FPT (Federação Portuguesa de Táxis), vêm reivindicando a criação de suplementos, preços mínimos e regimes tarifários especiais para os aeroportos e terminais portuários de utilização turística. Tais reivindicações foram sendo justificadas 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.

A DECO sempre 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, não existindo qualquer obrigação de permanecerem nos aeroportos/terminais portuários enquanto aguardam a chegada de passageiros. Aliás, reconhecemos que, se o mesmo sucede, dever-se-á somente às receitas provenientes deste tipo de serviço, cuja rentabilidade justificará essa opção por parte do prestador. Por outro lado, a implementação de uma tarifa específica (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 ao argumento de que a implementação de tarifas especiais (ou de suplementos) permitira exigir a adoção de um comportamento diferente por parte dos prestadores de serviço, não pode o mesmo proceder, 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.

Quanto à possibilidade de introdução de pacotes de viagens em combinação com títulos mensais de transporte coletivo ou serviço de mobilidade partilhada, a DECO é totalmente favorável. Será mais uma solução de mobilidade para responder às necessidades dos consumidores, com as vantagens de combinar diversos modos de transporte, constituir uma forma de desincentivar o uso do transporte individual e de promover uma mobilidade sustentável.

No que respeita às «tarifas progressivas», cuja possibilidade de fixação pelas autoridades de transportes também se encontra prevista, ainda não nos podemos pronunciar objetivamente, pois não existe nenhuma definição do que sejam estas tarifas. No entanto, se o termo «progressivas» for usado no mesmo sentido de tarifas «dinâmicas» - como as existentes no TVDE - somos totalmente contrários à sua introdução, pois um serviço público de transporte não é compatível com preços que aumentam em função da procura.

- **ORGANIZAÇÃO GEOGRÁFICA E ACORDOS INTERMUNICIPAIS**

- **Possibilidade de celebração de acordos entre Municípios e Entidades Intermunicipais para organização/gestão do mercado intermunicipal;**
- **Possibilidade de acordo para definição de contingentes sazonais, preenchidos através de:**
 - **Concursos para licenças específicas;**
 - **Deslocação entre os territórios.**

De uma forma geral, a DECO considera positiva a reformulação das regras relativas ao acesso e organização do mercado, de forma a enquadrar a possibilidade de uma organização e gestão supramunicipal, estabelecendo-se que os municípios, enquanto autoridades de transportes, podem decidir celebrar contratos interadministrativos de delegação e/ ou partilha de competências, para organização do mercado de âmbito intermunicipal.

A DECO nada tem a objetar à introdução da possibilidade de as autoridades de transportes poderem definir contingentes sazonais, de modo a responder eficazmente às flutuações sazonais da procura. Também não vê inconveniente em que tal objetivo se concretize através do recurso à abertura de concursos para a atribuição de licenças especificamente para o efeito, por um período limitado, mediante o acordo dos respetivos municípios.

Em relação à possibilidade de os contingentes sazonais serem preenchidos através da sua deslocação entre territórios que integrem o mesmo acordo de gestão intermunicipal de transporte em táxi, a DECO tem grandes reservas por comportar o risco de aumentar a dificuldade de acesso ao serviço de táxi em zonas de menor procura (de onde ocorreria a deslocalização).

- **DEFINIÇÃO DOS CONTINGENTES¹⁶**
 - **Elaboração de estudos de avaliação dos contingentes fixados, pelas autoridades de transportes e com periodicidade bienal, com base em critérios objetivos (como por exemplo, a densidade populacional e o rácio entre a procura e a oferta) e que incluam contributos dos operadores de táxi e dos utilizadores;**
 - **Possibilidade de definição de contingentes para pessoas com mobilidade reduzida».**

A DECO concorda com a existência de estudos de avaliação dos contingentes, pois entende que estes devem ser fixados de modo a garantir o acesso de todos os consumidores ao serviço de táxi, que é um serviço de transporte público. Estes estudos de avaliação permitirão uma melhor gestão e distribuição da prestação dos serviços a nível local, aproximando a oferta da procura, sendo benéfica para o funcionamento do mercado e por conseguinte, para os prestadores de serviços e para os consumidores.

A definição de contingentes de veículos para pessoas com mobilidade reduzida não deverá ser uma mera faculdade das autoridades de transportes, mas uma obrigatoriedade.

Importa, ainda, consagrar expressamente que as tarifas aplicáveis nos serviços prestados em veículos para pessoas com mobilidade reduzida devem ser exatamente iguais às que seriam aplicáveis nos mesmos serviços, mas noutros veículos.

¹⁶ Número de táxis fixados pelas Autoridades de Transportes para o respetivo território.

- **TIPOS DE SERVIÇO**

- **Eliminação do «serviço à hora» (em função da sua duração);**
- **Em relação ao «serviço a contrato»¹⁷:**
 - **Referência à possibilidade de celebração em suporte digital;**
 - **Eliminação da exigência de prazo mínimo de 30 dias¹⁸.**

A DECO não pode concordar com a eliminação do serviço à hora, por não serem avançados quaisquer dados demonstrativos do impacto que o fim desta tarifa terá para os utentes/consumidores.

Em relação ao serviço a contrato, concordamos com as alterações propostas, que vão ao encontro das atuais formas de contratação e dos interesses dos consumidores.

- **TRANSPORTE DE BAGAGENS E ANIMAIS**

- **Obrigatoriedade de transporte de cadeiras de rodas ou outros meios de marcha de pessoas com mobilidade reduzida apenas nos veículos para pessoas com mobilidade reduzida.**

Atualmente, existe uma “obrigação geral” (entenda-se, independentemente do tipo de veículo) de transporte de cães guia de passageiros invisuais e de cadeiras de rodas ou outros meios de marcha de pessoas com mobilidade reduzida, bem como de carrinhos e acessórios para o transporte de crianças.

No Projeto, prevê-se que essa obrigação só exista nos veículos para pessoas com mobilidade reduzida, o que consideramos discriminatório e limitador do direito de acesso ao serviço de transporte em táxi por parte destes utentes.

Mesmo que as autoridades de transportes venham a poder definir contingentes de veículos para pessoas com mobilidade reduzida (conforme previsto no Projeto), nada garante que o façam e, mesmo que o façam, nada garante que os contingentes definidos sejam efetivamente preenchidos e que respondam às necessidades existentes. **A DECO considera fundamental que a obrigatoriedade de transporte de cadeiras de rodas ou de outros meios auxiliares**

¹⁷ Atualmente, os serviços de transporte em táxi são prestados em função da distância percorrida e dos tempos de espera, ou:

a) À hora, em função da duração do serviço;

b) A percurso, em função de preços estabelecidos para determinados itinerários;

c) A contrato, em função de acordo reduzido a escrito estabelecido por prazo não inferior a 30 dias, onde constem obrigatoriamente o respetivo prazo,

d) A quilómetro, quando em função da quilometragem a percorrer, a identificação das partes e o preço acordado.

(Conforme o disposto no artigo 15.º do DL n.º 251/98, de 11 de agosto, na sua atual redação).

de marcha de pessoas com mobilidade reduzida seja extensiva a todos os veículos afetos ao transporte em táxi.

❖ Fiscalização e regime sancionatório

• CONTRAORDENAÇÕES

- **Valores máximos das coimas previstas: € 3.740 para as pessoas singulares e €15.000 para as pessoas coletivas;**
- **Coimas iguais para todas as infrações (sem distinção em função do grau de gravidade);**
- **Ausência de previsão de coima, quando se verifica exercício da atividade durante o período de suspensão da mesma;**
- **Não prevista a possibilidade de aplicação de sanções acessórias¹⁹, nomeadamente de interdição do exercício de atividade de operador de táxi e de suspensão da licença do veículo ou alvará, em caso de infrações gravemente lesivas dos interesses dos consumidores.**

A DECO entende que é preciso rever o valor das coimas. Os limites previstos são manifestamente diminutos e pouco dissuasores da prática infratora. Importa prever limites mais elevados (com especial enfoque para as infrações mais gravosas e que são alvo de mais reclamações/denúncias por parte dos consumidores, como a não emissão de fatura e a cobrança de valores indevidos). A DECO defende, ainda, a possibilidade da fixação em dobro dos limites das coimas, em caso de reincidência.

A DECO também não concorda com a previsão de coimas de montante igual para todas as infrações, independentemente do seu grau de gravidade. A DECO defende uma diferenciação do valor das coimas aplicáveis, em função da natureza da infração.

Na prática, basta pensar-se, por exemplo, que a coima aplicável ao exercício da atividade sem alvará ou à violação do regime de tarifas é a mesma que é aplicável à falta de comunicação pelo operador à autoridade de transportes, da retoma da atividade de transportes em táxi, após a mesma ter sido suspensa. É totalmente desadequado: estamos perante graus de gravidade completamente diferentes – enquanto nos primeiros casos estamos perante o exercício irregular da atividade (podendo, até, haver lugar a responsabilidade criminal), no segundo caso, estamos face a um “mero” incumprimento de um dever de comunicação.

¹⁹ Sanções que acrescem à aplicação de coima.

A DECO entende que deve ser prevista uma coima para o exercício da atividade, durante o período em que a mesma se encontra suspensa.

A DECO defende que se preveja a possibilidade de aplicação de sanções acessórias, para a prática de contraordenações que considera de especial gravidade, porque manifestamente lesivas dos interesses dos consumidores, nomeadamente:

- **Violação do regime tarifário;**
- **Incumprimento da obrigação de afixação do tarifário no veículo;**
- **Não disponibilização das estimativas de preço e incumprimento das regras de formação das tarifas, pelas plataformas eletrónicas de serviços de táxi,**
- **Utilização de veículos “adaptados” para pessoas com mobilidade reduzida que não cumpram as características de adaptação definidas nos termos da Lei (deliberação do conselho diretivo do IMT, I. P.).**

A DECO defende, ainda, a elaboração e divulgação anual obrigatória, por parte de cada uma das entidades fiscalizadoras, de relatório relativo à respetiva atividade inspetiva no âmbito do regime em crise. Do relatório deverão constar informações de carácter geral (n.º de processos de contraordenação instaurados e instruídos, n.º de contraordenações, natureza dos condenados – Motorista de táxi/Entidade detentora do alvará/Entidade detentora da plataforma, montante total das coimas aplicadas, processos de averiguação arquivados) e ainda informações sobre as contraordenações aplicadas (n.º de processo, arguido, forma de processo, norma(s) violada(s); data da decisão e sanção, extrato da decisão, existência ou não de impugnação judicial, existência ou não de decisão de 1ª instância e em caso afirmativo, a própria sentença, existência ou não de recurso).

IV. O que já fizemos

- **A DECO começou por integrar o «Grupo de Trabalho para a modernização do setor do transporte público de passageiros em automóvel ligeiro», criado nos termos do Despacho n.º 6478/2016, de 12 de maio, do então Secretário de Estado Adjunto e do Ambiente;**
- **Em 2016, emitiu o seu Parecer, no âmbito do Projeto de Lei n.º 1156/XIII/4.^a (iniciativa legislativa do Grupo Parlamentar do PSD) - Estabelece o regime jurídico da atividade de transporte público de aluguer em veículos automóveis ligeiros de passageiros («táxi»);**

- Em 2020, emitiu o seu Parecer, no âmbito do Projeto de Lei 172/XIV/1.^a (iniciativa legislativa do Grupo Parlamentar do PCP) - Modernização do regime de atividade do setor do Táxi (9.^a alteração ao Decreto-Lei n.º 251/98, de 11 de agosto);
- Recentemente, emitiu o seu Parecer sobre a Proposta de Lei 63/XV/1^a (iniciativa legislativa do Governo sobre um novo regime jurídico do serviço público de transporte de passageiros em táxi).

DECO

SEMPRE CONSIGO

deco.pt



CONTACTE-NOS:

DECO LISBOA (SEDE)

R. de Artilharia Um, n.º 79, 4.º
1269-160 Lisboa
Tel.: 21 371 02 00
deco@deco.pt

DECO DELEGAÇÕES

DECO MINHO

Av. Batalhão Caçadores 9,
n.º 279 4900-341 Viana do Castelo
Tel.: 258 821 083
deco.minho@deco.pt

DECO NORTE

R. da Torrinha, n.º 228 H, 5.º
4050-610 Porto
Tel.: 223 391 960
deco.norte@deco.pt

DECO CENTRO

R. Padre Estevão Cabral,
n.º 79, 5.º, Sala 504
3000-317 Coimbra
Tel.: 239 841 004
deco.centro@deco.pt

DECO RIBATEJO E OESTE

R. Eng. António José Souto
Barreiros Mota, n.º 6 L
Tel.: 243 329 950
deco.ribatejoeoeste@deco.pt

DECO ALENTEJO

Travessa Lopo Serrão,
n.º 15A e 15B, r/c
7000-629 Évora
Tel.: 266 744 564
deco.alentejo@deco.pt

DECO ALGARVE

R. Dr. Coelho de Carvalho, n.º 1 C
8000-322 Faro
Tel.: 289 863 103
deco.algarve@deco.pt

DECO MADEIRA

Loja do Município do Caniço
Rua Doutor Francisco Peres
9125-014 Caniço
Tel.: 968 800 489
deco.madeira@deco.pt

fale connosco ↪



📞 966 449 110