

AMT divulga Relatório Estatístico sobre o exercício das competências dos municípios no que respeita aos serviços de transporte em táxi

A AMT acaba de divulgar um Relatório Estatístico centrado na forma como os municípios têm exercido as suas competências no âmbito dos serviços de transporte em táxi. O relatório aponta novos indícios de que os contingentes definidos e o reduzido lançamento de concursos para atribuição de licenças de táxi estão a restringir a oferta dos serviços de transporte em táxi.

A Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT) acaba de divulgar um Relatório Estatístico¹ centrado na forma como os municípios têm exercido as suas competências de atribuição de licenças de táxi, definição dos contingentes (número máximo de táxis a licenciar) e dos regimes de estacionamento de táxis, bem como nos detalhes relativos aos concursos realizados para atribuição de licenças.

Este relatório surge na sequência de um primeiro relatório e do [microsite](#) associado, disponibilizados em 2017, que permitiu agregar, pela primeira vez, informação global sobre o número de táxis licenciados e os contingentes definidos, concluindo-se pela existência de 1.081 licenças por atribuir face ao previsto nos contingentes.

Destacam-se quatro principais conclusões associadas ao novo relatório estatístico:

- 1. Reforço dos indícios de que, em alguns concelhos, os contingentes definidos, o não lançamento de concursos para atribuição de licenças de táxi ou o seu lançamento para a atribuição de um reduzido número de licenças estão a constituir uma restrição ativa à oferta, potenciando riscos de desequilíbrio entre a procura e a oferta.**

Constatou-se que, nos concursos para atribuição de licenças, existiram, em média, 3,2 concorrentes por licença a concurso, sendo que, em 92% dos concursos todas as licenças foram atribuídas. No relatório apresentado em 2017, a AMT já tinha concluído que o número de táxis se tem mantido estável, identificando-se, por outro lado, alterações significativas em fatores que podem influir sobre a procura (e.g., aumento significativo do turismo).

- 2. A existência de vagas nos contingentes é sobretudo explicada pelo não lançamento de concursos ou pelo seu lançamento com um reduzido número de licenças a atribuir.**

Cerca de dois terços dos municípios respondentes nunca iniciaram qualquer concurso de atribuição de licenças de táxi e, mesmo no conjunto de municípios com vagas nos contingentes, 57% não lançou estes concursos.

- 3. Os critérios de classificação utilizados nos concursos discriminam os concorrentes, nomeadamente em função da localização da sua residência ou sede social.**

¹ Este relatório resulta da análise das 206 respostas recebidas, até ao final de novembro de 2017, relativamente ao pedido de elementos dirigido a todos os 308 municípios nacionais.

Os critérios associados à localização da sede social ou residência dos concorrentes, sobretudo na freguesia ou concelho para onde se atribuíra a licença, foi o fator mais valorizado em quase 90% dos concursos.

4. Os critérios e procedimentos de decisão dos municípios utilizados no exercício das suas competências potenciam uma avaliação pouco concreta do que é uma resposta adequada às necessidades do transporte em táxi, bem como um enviesamento das suas decisões no sentido de atender sobretudo aos interesses dos atuais detentores de licenças de táxi.

Os municípios privilegiam a utilização de critérios que consideram a perspetiva de agentes do lado da oferta (e.g., detentores de licenças), em detrimento de critérios que consideram a perspetiva de agentes do lado da procura (e.g., utilizadores) e de critérios suportados em dados técnicos e económicos que caracterizem as condições de prestação dos serviços.

Atentos os dados recolhidos, são apresentadas recomendações, à luz do atual enquadramento legislativo e regulatório, cuja implementação poderá beneficiar as condições existentes no mercado. Das recomendações realizadas, destaca-se a de que os municípios passem a tomar as decisões relacionadas com o exercício das suas competências neste âmbito através de procedimentos de consulta pública. Deste modo, garante-se a possibilidade de todas as partes interessadas poderem apresentar a sua posição sobre qual será a decisão mais adequada e, conseqüentemente, mitigam-se riscos de privilegiar a perspetiva de alguma das partes.

A apresentação e eventual adoção parcial ou integral das recomendações apresentadas não inibe a necessidade de continuar a aprofundar a reflexão quanto ao enquadramento legislativo e regulatório aplicável aos serviços de transporte em táxi, incluindo quanto à própria lógica global do seu funcionamento, muito assente na contingência no acesso ao mercado. Pelo contrário, as conclusões alcançadas reforçam a premência de reavaliar a adequação e proporcionalidade do atual enquadramento, em especial no que diz respeito ao regime de contingência.

A AMT continuará a contribuir ativamente para a reflexão existente, tendo por objetivo último a definição e aplicação de um enquadramento adequado aos interesses dos utilizadores e à promoção do investimento, eficiência, inovação e concorrência.

23 de janeiro de 2018