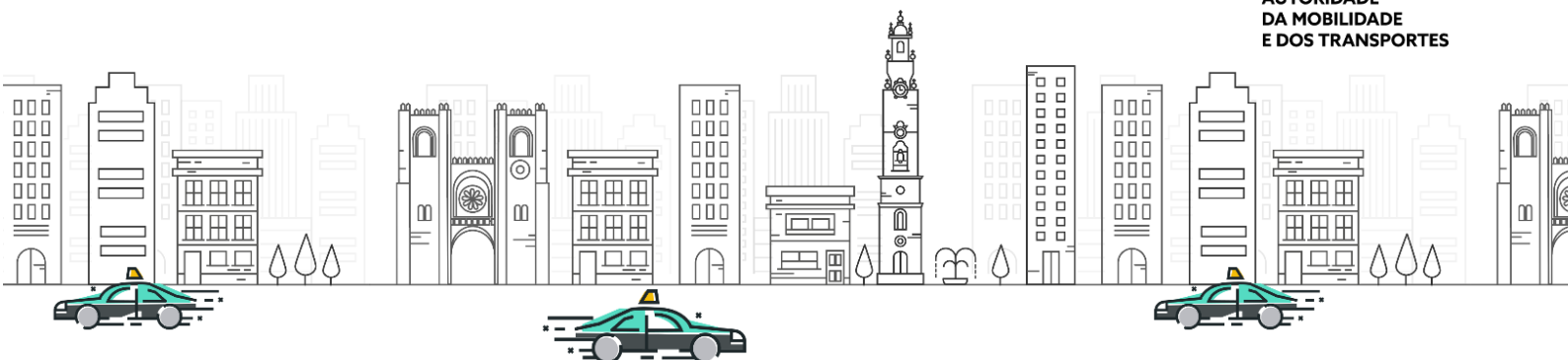




AUTORIDADE  
DA MOBILIDADE  
E DOS TRANSPORTES



# O TRANSPORTE EM TÁXI EM PORTUGAL

Junho de 2020

Esta é a terceira publicação de informação da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT) sobre o setor do transporte em táxi.

Recordar que o primeiro relatório AMT, publicado em maio de 2017, apresentou informação estatística, do período de 2006-2016, sobre os serviços de transporte em táxi reunindo, pela primeira vez, informação detalhada e global dos 308 municípios portugueses sobre o número de táxis licenciados, os contingentes estabelecidos (número máximo de táxis) e as disposições relativas ao seu estacionamento. Simultaneamente, foi divulgado um *microsite*<sup>1</sup>, "Táxis em Portugal 2006-2016", com essa informação.

O segundo relatório, de janeiro de 2018, analisou a forma como os municípios têm exercido as suas competências de atribuição de licenças de táxi, de definição dos contingentes (número máximo de táxis a licenciar), dos regimes de estacionamento, bem

como os detalhes relativos aos concursos realizados para atribuição de licenças.

Neste terceiro documento, ***síntese sobre o mercado do Táxi em Portugal***, referente ao ano de 2017 em que se apresenta, pela primeira vez, uma avaliação sobre a concentração de mercado no setor, ou seja, até que ponto os táxis licenciados nos vários municípios portugueses são detidos por uma mesma entidade. Este relatório tem por base um questionário enviado aos 308 municípios<sup>2</sup> com vista à atualização da informação à data de 31 de dezembro de 2017, sobre as licenças de táxi e os contingentes municipais. E complementa também a informação já disponibilizada sobre a forma como os municípios exercem as suas competências neste setor. A atualização dos dados permite apresentar um conhecimento concreto quanto à situação existente no mercado no final de 2017.

---

<sup>1</sup> Disponível em <http://taxis.amt-autoridade.pt>

<sup>2</sup> 293 dos 308 municípios nacionais atualizaram os seus dados. Para os 15 municípios que não efetuaram esta atualização foi assumido que os dados reportados em 2016 se mantiveram.

## TÁXIS E TVDE

O mercado do transporte individual e remunerado de passageiros assistiu a uma mudança significativa no final do ano de 2018, com a entrada em vigor em novembro da Lei n.º 45/2018, de 10 de agosto, na redação que lhe foi conferida pela Declaração de Retificação n.º 25-A/2018, que estabelece o enquadramento jurídico da atividade de transporte individual e remunerado de passageiros em veículos descaracterizados a partir de plataforma eletrónica (TVDE).

A utilização de veículos descaracterizados e de plataformas eletrónicas para a contratação do serviço de transporte introduziram uma nova realidade no mercado de transporte individual de passageiros com motorista que era dominada pelo transporte em táxi, cujo enquadramento legal é dado pelo Decreto-Lei n.º 251/98, de 11 de agosto. Em termos legislativos, a aprovação da legislação dos TVDE veio determinar a coexistência na ordem jurídica portuguesa de dois regimes jurídicos distintos no transporte individual remunerado com motorista.

A arquitetura TVDE fez emergir novos comportamentos sociais que consubstanciam um novo modelo de negócio do transporte urbano individual.

### Digitalização do setor

O ecossistema da mobilidade e transportes tem registado o aparecimento de um conjunto de inovações associadas às tecnologias de informação e de comunicação que têm introduzido alterações disruptivas nos modelos tradicionais de prestação de serviços de transporte. Esta crescente digitalização do mercado assenta sobretudo num conjunto de inovações das quais se destacam (1) a disponibilidade de internet móvel de acesso universal, (2) o desenvolvimento de aplicações informáticas com capacidade para tratar muito rapidamente uma grande quantidade de dados, designadamente, dados de georreferenciação, (3) a

disponibilidade de meios eletrónicos de pagamento, e (4) a utilização de equipamentos móveis (e.g., smartphones) que possibilitam o acesso a aplicações informáticas e, simultaneamente, disponibilizam a sua localização.

As plataformas eletrónicas são aplicações informáticas que tiram partido dessas inovações fazendo a ligação entre os transportadores e os utilizadores/clientes através de dispositivos eletrónicos (e.g., smartphones). Além de fazerem a intermediação entre a oferta e a procura, as plataformas eletrónicas trouxeram todo um conjunto de novas funcionalidades para o mercado do transporte individual de passageiros com motorista.

A utilização das plataformas implica o registo dos clientes e dos motoristas, tendo o operador da plataforma de salvaguardar o cumprimento da legislação relativa à recolha e proteção de dados garantindo, nomeadamente, o anonimato dos utilizadores.

### O transporte em táxi

A atividade de transporte em táxi<sup>3</sup> é considerada um serviço público de transporte de passageiros e pode ser exercido por sociedades comerciais, por cooperativas licenciadas pelo Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. (IMT) ou por empresários em nome individual (no caso de pretenderem explorar uma única licença), designados por transportadores em táxi. As empresas têm de ser titulares de um alvará (licença para exercício da atividade) atribuído pelo IMT de acordo com critérios de capacidade financeira, idoneidade e capacidade técnica e profissional<sup>4</sup>.

O acesso ao mercado é atribuído pelos municípios em função do contingente fixado e do número de vagas disponíveis através de concursos públicos de licenças para veículos no âmbito do espaço geográfico de cada município. Uma vez atribuídas as licenças, o titular deve

<sup>3</sup> Para maior detalhe, consultar o Decreto-Lei n.º 251/98, de 11 de agosto, alterado pela Lei n.º 156/99, de 19 de setembro, pela Lei n.º 106/2001, de 31 de agosto, alterado e republicado pelo Decreto-Lei n.º 41/2003, de 11 de março, e subsequentemente alterado pelo Decreto-Lei n.º 4/2004, de 6 de janeiro, pela Lei n.º 5/2013, de 22 de janeiro, e pela Lei n.º 35/2016 de 21 de novembro.

<sup>4</sup> Estão igualmente previstos serviços de transporte de passageiros em veículos isentos de distintivos (táxis Letra A) e em veículos turísticos (táxis Letra T), aplicando-se-lhes o regime de acesso à atividade definido para os serviços de transporte em táxi.

requerer ao IMT o registo do veículo no alvará da empresa (averbamento).

O cliente final pode aceder ao serviço de transporte em táxis recorrendo a um dos seguintes métodos:

- Numa praça de táxis;
- Na via pública mediante solicitação no local (*hailing*);
- Por telefone, e recentemente;
- Por via de uma aplicação informática, estando estas plataformas eletrónicas fora do âmbito do regime jurídico dos TVDE.

O serviço pode ser pago através de diversos canais de pagamento, designadamente, em numerário (notas e moedas), por cartões (de débito e de crédito) ou através de meios eletrónicos. Relativamente à emissão de faturas, a partir deste ano, os transportadores em táxi, tal como todas os outros sujeitos passivos de IVA, estão obrigados a emitir as suas faturas utilizando programas informáticos de faturação quando se verifique uma das seguintes situações: volume de negócios anual for superior a 50.000 euros, utilização de programa informático de faturação ou se enquadrem no regime de contabilidade organizada<sup>5</sup>. Esta obrigatoriedade pode implicar a utilização de meios eletrónicos de impressão de faturas nos veículos.

O preço está sujeito a um sistema de regras tarifárias pré-estabelecidas do qual fazem parte as tarifas a cobrar em função dos quilómetros percorridos, da duração, do horário e do percurso realizado. Não obstante, pode ser acordado um preço diferenciado entre o transportador em táxi e o cliente, tendo esse acordo que ser reduzido a escrito e por prazo não inferior a 30 dias (tarifa a contrato).

## O transporte em TVDE

O **transporte em veículos descaracterizados a partir de plataforma eletrónica (TVDE)** não está classificado como serviço público de transporte de passageiros e é exercido por três grupos de agentes económicos principais com requisitos e funções distintas: os

motoristas de TVDE, os operadores de TVDE e os operadores de plataformas eletrónicas.

O **motorista de TVDE**, para exercer a atividade de motorista de transporte em veículo descaracterizado a partir de plataforma eletrónica deve ser titular de certificado de motorista de TVDE, emitido pelo IMT, tendo demonstrado o preenchimento dos requisitos legalmente exigidos, nomeadamente, o curso de formação rodoviária e determinadas condições de idoneidade. Deve dispor, igualmente, de um contrato escrito que tittle a relação com o operador de TVDE.

O **operador de TVDE** é uma empresa (pessoa coletiva) responsável pelos veículos e pela contratação dos motoristas, tendo que garantir que ambos cumprem os requisitos que lhes são exigidos na legislação, designadamente, a inscrição nas plataformas eletrónicas. O acesso à atividade de operador de TVDE é feita através de emissão de licença por parte do IMT mediante prova da idoneidade dos seus gestores.

Os **operadores de plataformas eletrónicas** são pessoas coletivas que exploram as infraestruturas eletrónicas e as aplicações informáticas utilizadas para a prestação do serviço de transporte pelos utilizadores (passageiros), pelos operadores de TVDE e motoristas. O operador de plataforma eletrónica não pode ser proprietário de veículos de TVDE, nem financiar ou ser parte interessada em negócio relativo à aquisição, aluguer, leasing ou outra forma de utilização desses veículos. O modelo de negócios, designadamente o preço, é definido pelos operadores de plataformas eletrónicas.

O serviço é despoletado na sequência de um pedido efetuado pelo utilizador/cliente através de uma aplicação informática. É também através da plataforma eletrónica que o passageiro escolhe o veículo e motorista, que avalia o serviço, acompanha a viagem em tempo real, processa o pagamento e pode aceder aos detalhes da fatura eletrónica.

## Livro de reclamações

A partir de 1 de julho deste ano ficou disponível para o ecossistema da mobilidade e transportes o livro de

<sup>5</sup> De acordo com o Decreto-Lei n.º 28/2019, de 15 de fevereiro, que procede à regulamentação das obrigações relativas ao processamento de faturas e outros documentos fiscalmente relevantes bem como das obrigações de conservação de livros, registos e respetivos documentos de suporte que

recaem sobre os sujeitos passivos de IVA. Em 2019, o valor de negócios relevante foi de 75.000 euros.

reclamações em formato eletrónico (<https://www.livroreclamacoes.pt/inicio>) sendo obrigatório o registo dos operadores até 31 de dezembro. Neste sentido, têm de registar-se na plataforma digital do livro de reclamações os transportadores em táxi, as empresas de rádio-táxis, os operadores de TVDE e as plataformas eletrónicas, tanto dos táxis como dos TVDE.

Não tendo as empresas de táxi estabelecimento físico de atendimento ao público existe o entendimento, à luz da legislação atual<sup>6</sup>, que não têm obrigação de disponibilizar o formato físico do livro de reclamações. Não obstante, com a disponibilização do formato eletrónico do livro de reclamações fica facilitado o exercício do direito de queixa por parte dos clientes do serviço de táxi.

Relativamente ao transporte em TVDE, as plataformas eletrónicas têm de disponibilizar, adicionalmente, um botão eletrónico que redirecione o utilizador para o livro de reclamações em formato eletrónico (livro de reclamações eletrónico). Considerando que a relação entre o prestador de serviços e o consumidor envolve sempre a utilização de meios digitais, não existindo instalações físicas com atendimento ao público, estes operadores estão, do mesmo modo, dispensados da disponibilização do formato físico do livro.

Desde a criação da AMT, em 2015, os clientes de táxi e de TVDE têm também a possibilidade de apresentar a sua reclamação diretamente a esta autoridade através do e-mail [reclamacoes@amt-autoridade.pt](mailto:reclamacoes@amt-autoridade.pt).

Nos anos de 2016, 2017 e 2018 as reclamações no setor dos táxis foram respetivamente 65, 196 e 69, o que

representou 0,6% das reclamações totais registadas e tratadas pela AMT<sup>7</sup> nesses três anos. No primeiro semestre de 2019 foram registadas 14 reclamações (0,2% do total). O motivo das reclamações prende-se maioritariamente com o comportamento do motorista (críticas à condução e/ou atitude agressiva).

No que se refere às reclamações dos TVDE, no primeiro semestre de 2019 chegaram à AMT 122 reclamações relativas aos serviços de TVDE, relacionadas maioritariamente, com pagamentos e pedidos de reembolso (42%), com cancelamentos de serviços (15%) e com o comportamento dos profissionais (11%).

No que se refere às reclamações das plataformas eletrónicas, a AMT considera<sup>8</sup> que *"estão abrangidos pela obrigação de disponibilização do formato eletrónico do livro de reclamações todos os fornecedores de bens e prestadores de serviços que desenvolvam através de meios digitais, devendo divulgar nos respetivos sítios na Internet, em local visível e de forma destacada, o acesso à plataforma do livro de reclamações"* (<https://www.livroreclamacoes.pt/inicio>). *"Aqueles que não disponham de sítios na Internet, devem disponibilizar um endereço de correio eletrónico para efeitos de receção das reclamações submetidas através da referida plataforma digital"*.

A AMT considera ainda *"ser uma boa prática que qualquer prestador de serviços de transportes, passe a disponibilizar informação clara (nos veículos, estabelecimentos, meios digitais do prestador e associações onde se integre) quanto aos meios de reclamação ao dispor dos consumidores e utentes"*.

## ESTRUTURA DA OFERTA DO SETOR DOS TÁXIS

Para analisar a estrutura da oferta recolheu-se informação detalhada sobre as licenças existentes em cada município, bem como, a denominação do detentor da licença.

Estes dados, em conjunto com a informação disponível sobre as empresas do setor, nomeadamente a sua estrutura acionista, permitiram saber até que ponto os táxis licenciados nos vários municípios tendem a ser detidos por uma mesma entidade. Esta informação

<sup>6</sup> Decreto-Lei n.º 156/2005, de 15 de setembro, na sua redação atual, que estabelece a obrigatoriedade de disponibilização do livro de reclamações a todos os fornecedores de bens ou prestadores de serviços que tenham contacto com o público em geral.

<sup>7</sup> Estão disponíveis no site da AMT os relatórios semestrais sobre as reclamações.

<sup>8</sup> Comunicação da AMT aos operadores económicos relativa à disponibilização do livro de reclamações eletrónico (<http://www.amt-autoridade.pt/media/2162/disponibilizacaolre.pdf>).

permite concretizar um conhecimento detalhado sobre a estrutura da oferta nos municípios.

Esta análise é particularmente relevante para a caracterização do mercado num contexto em que existem diversas referências à necessidade de implementar alterações ao seu enquadramento regulatório<sup>9</sup>, nomeadamente a possibilidade de introduzir alguma flexibilização das disposições relativas ao regime de contingência e aos preços, e outras condições dos serviços prestados.

A metodologia utilizada implicou a segmentação dos 308 municípios em 6 categorias diferentes em função do número de licenças de que dispõe: até 10 licenças (70 municípios); entre 11 e 25 licenças (121 municípios); entre 26 e 50 licenças (61 municípios); entre 51 e 100 licenças (40 municípios); entre 101 e 200 licenças (13 municípios); mais de 200 licenças (3 municípios).

Após a criação destes segmentos, desenvolveu-se uma análise por amostragem de acordo com a seguinte metodologia:

- (i) Para cada um dos conjuntos com menos de 100 licenças foram selecionados a totalidade das licenças de um número aleatório de municípios que perfizesse 20% das licenças do conjunto.;
- (ii) Nos municípios com mais de 100 licenças analisaram-se pelo menos 20% das licenças em vigor em cada um dos municípios começando por identificar as entidades que controlam mais licenças e assumindo que após esse limiar cada licença era controlada por apenas uma entidade diferente (este pressuposto não afetou de forma significativa os resultados alcançados).

No total, a amostra analisada envolveu 81 municípios e 3.289 licenças (cerca de 25% dos municípios e licenças), garantindo a representatividade das conclusões alcançadas.

Não foram consideradas as situações de alugueres de licenças que, em alguns municípios, são uma prática

corrente, não tendo também sido ponderadas relações familiares entre os detentores das licenças. Os dados apresentados devem, assim, ser encarados numa perspetiva do limiar inferior de concentração na oferta.

De referir, em primeiro lugar, que em termos nacionais existiam, em 2017, 10.059 empresas licenciadas para o transporte em táxi<sup>10</sup> para 13.729, licenças, o que equivale a uma média de aproximadamente 1,4 licenças por empresa.

Da análise dos dados concluiu-se que, globalmente, a estrutura da oferta está relacionada com o número de táxis licenciados, constatando-se que a concentração no mercado do táxi cresce à medida que o número total de táxis no município reduz. Naturalmente, uma parte dessa concentração tem origem na própria dimensão dos municípios, ou seja, matematicamente, mesmo que cada empresa fosse detentora apenas de uma licença, a percentagem de licenças detida por cada empresa seria sempre maior nos concelhos com menos licenças.

Nos municípios que possuem até 10 táxis, a entidade que possui mais táxis controla, em média, cerca de 34% das licenças, existindo situações em que o prestador com mais táxis chega a controlar entre 65% e 80% dos táxis. Nestes municípios, em média, cerca de metade dos táxis licenciados são detidos por duas entidades. Na amostra considerada até 10 táxis, em média, cada município tinha 7,5 licenças, sendo o total nacional de 7,3 licenças por município.

Nos municípios que possuem entre 11 e 25 táxis e entre 26 e 50 táxis, a média da proporção de táxis detidos pelo maior prestador passa para cerca de 12,5%. Ainda assim, identificaram-se 3 municípios em que o maior prestador controla cerca de 40% dos táxis.

Nos municípios que possuem entre 51 e 100 táxis e entre 101 e 200 táxis, a média de táxis detidos pela maior entidade equivale a cerca de 6%, nunca ultrapassando os 15%. Por sua vez, nos 3 municípios com mais de 200 táxis (Lisboa, Porto e Funchal) a proporção de táxis detidos pelo maior prestador corresponde, em média, a apenas

<sup>9</sup> A AdC/OECD no " Projeto de avaliação de impacto concorrencial: Portugal" (<http://www.oecd.org/daf/competition/Portugal-OECD-Competition-Assessment-Review-Highlights-PT.pdf>) apresentou as seguintes recomendações para os serviços de transporte de táxi:

- Abolir as quotas e restrições geográficas definidas a nível municipal;
- A atual regulamentação de preço fixo deve ser substituída por preços máximos para os serviços pré reservados (e.g., online, por

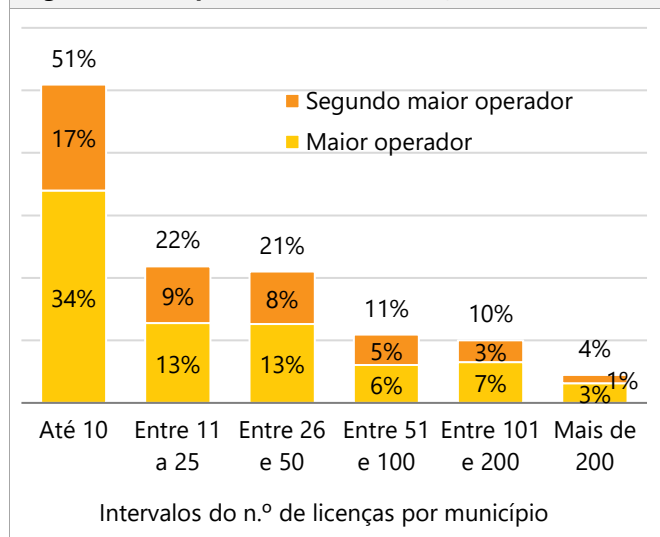
telefone, por aplicação móvel, etc.), com vista a possível liberalização a médio / longo prazo;

- Possibilidade de incluir outros tipos de veículos como serviço de transporte em táxi, incluindo veículos com três portas ou motocicletas.

<sup>10</sup> Informação do IMT disponibilizada no "Anuário Estatístico da Mobilidade e dos Transportes – 2017"

3%. O maior prestador identificado detém 165 táxis (em Lisboa).

**Figura 1 – Proporção de táxis detidos pelo maior e segundo maior prestador** (Fonte: municípios)



Refira-se que no atual contexto regulatório, a estrutura da oferta não terá implicações substanciais no serviço prestado, sobretudo no que diz respeito a condições da oferta que estão explicitamente definidas na regulamentação, designadamente os preços praticados. Porém, num contexto em que se pondera uma eventual flexibilização de disposições que podem afetar os preços e o regime de contingentação, os dados apresentados adquirem uma maior relevância.

Num eventual cenário de flexibilização dos preços, existem indícios de riscos concorrenciais que devem ser ponderados nos municípios com menos táxis, nomeadamente naqueles com menos de 50 táxis, mas

sobretudo nos que têm até 10 táxis. Note-se ainda que será nestes municípios que, mesmo que deixe de ser aplicado o regime de contingentação, o potencial de entrada de novos prestadores (incluindo operadores de TVDE) será menor, devido ao menor número de clientes.

Nos municípios com maior número de táxis, caracterizados por uma reduzida concentração, se o regime de contingentação deixar de existir observa-se um maior potencial de entrada de novos prestadores e riscos concorrenciais inferiores.<sup>11</sup>

O fim da contingentação pode trazer como consequência, por um lado, o acréscimo de veículos nas áreas geográficas mais atrativas e, por outro, a escassez de oferta nas áreas menos atrativas. Será assim importante assegurar a mobilidade nos concelhos onde a oferta é mais diminuta, podendo justificar-se, nesses casos, a imposição de obrigações de serviço público.

De referir, que a legislação prevê o transporte de passageiros flexível<sup>12</sup> que permite *“enfrentar situações em que nem o transporte público regular, nem os serviços tradicionais de táxi proporcionam soluções de “mobilidade eficiente”, o que acontece com maior frequência em regiões de baixa densidade populacional, em períodos noturnos ou aos fins-de-semana”*<sup>13</sup>, designadamente, em situações de *“baixa procura associada a povoadamentos rarefeitos ou disseminados, a períodos específicos e à baixa procura decorrente da diversidade de deslocações no tempo e no espaço que correspondem a situações que reclamam, cada vez mais, soluções específicas de transporte”*.

<sup>11</sup> De acordo com a lista de operadores de TVDE publicada em <https://imt-tvde.webnode.pt/listas-operadores/> e consultada a 27/06/2019, 80% das empresas licenciadas como operadores de TVDE estão concentradas em 15 concelhos. 95% desses operadores concentram-se nos distritos de Lisboa, Porto, Setúbal e Faro.

<sup>12</sup> O Decreto-Lei n.º 60/2016 de 8 de setembro estabelece as regras específicas aplicáveis à prestação de serviço público de transporte de passageiros flexível e regulamenta o artigo 34.º e seguintes do Regime Jurídico do Serviço Público do Transporte de Passageiros, aprovado pela Lei n.º 52/2015, de 9 de junho.

<sup>13</sup> Pronúncia N.º 3/AMT/Reg.Mob.Transp./2016, disponível no site da AMT.

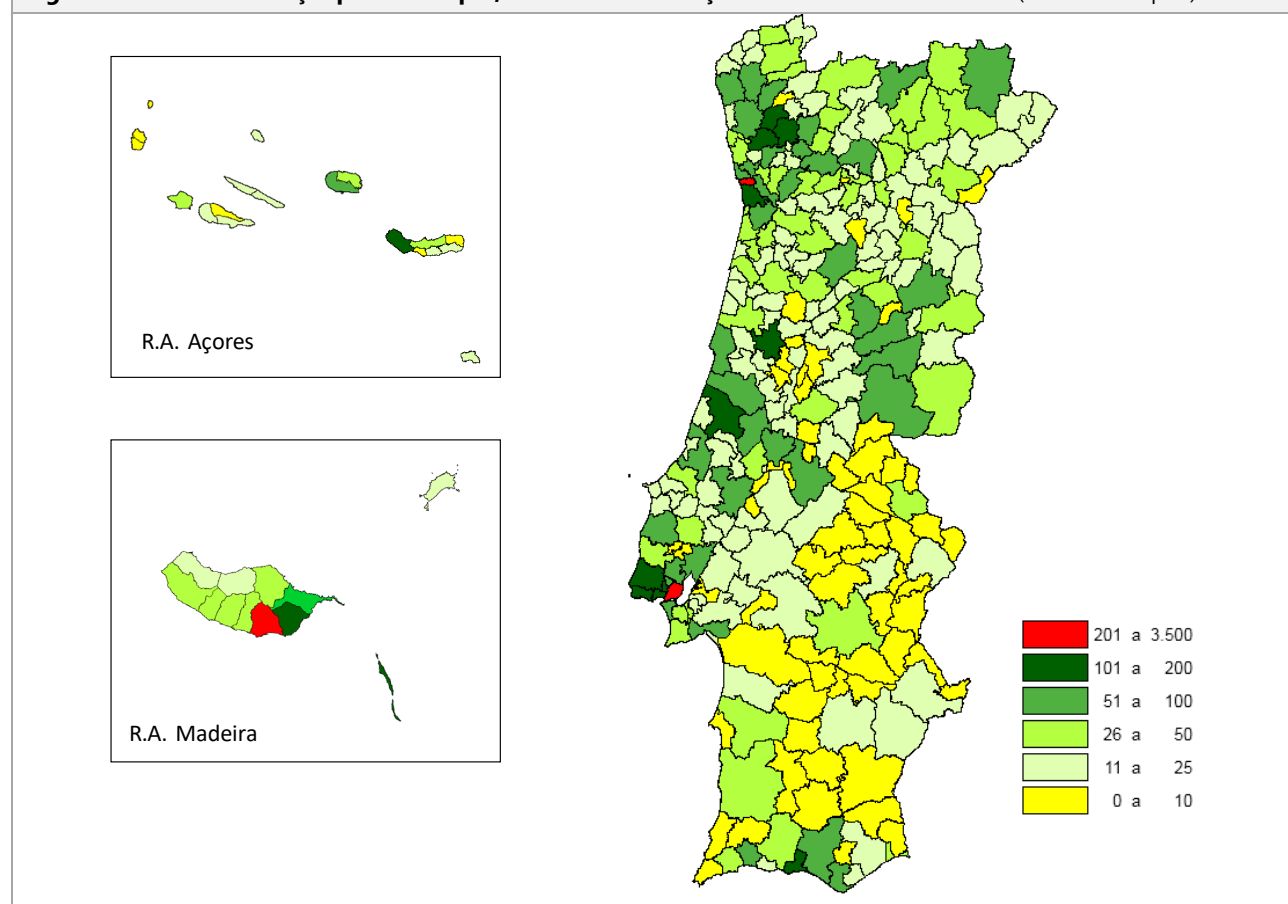
## CONTINGENTES, LICENÇAS E VAGAS MUNICIPAIS DE TÁXI

### A situação atual e a evolução

A atualização dos dados estatísticos relativos ao número de táxis licenciados permitiu constatar que, no final de 2017, existiam 13.729 táxis licenciados pelos municípios. Na generalidade as condições globais do mercado, mantêm-se face às conclusões publicadas no relatório de 2018 da AMT<sup>14</sup>.

Os táxis estavam significativamente concentrados nas áreas metropolitanas de Lisboa e do Porto que representavam, respetivamente 34% e 11% das licenças totais, totalizando 6.167 veículos. Destes, cerca de 10% (1.349 táxis licenciados) pertenciam às Regiões Autónomas, estando 852 concentrados na Região Autónoma da Madeira (RAM)<sup>15</sup>.

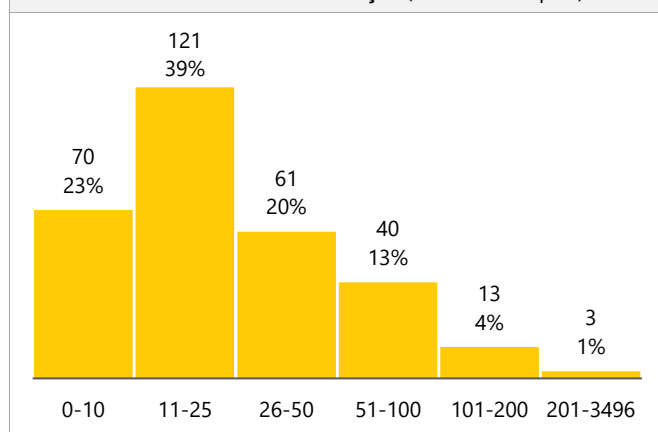
**Figura 2 – Total de licenças por município, incluindo as licenças de mobilidade reduzida** (Fonte: municípios)



<sup>14</sup> Relatório estatístico: "Serviços de Transporte em Táxi – A realidade atual e a evolução na última década", disponível no site da AMT

Manteve-se a grande disparidade no número de táxis existente por município, tendo a maioria (62%) um número de táxis inferior a 25 (ver Figura 3).

**Figura 3 – Histograma com o número de municípios por intervalos de números de licenças** (Fonte: municípios)



Os municípios com maior número de táxis estão localizados junto ao litoral, sobretudo nas áreas mais densamente povoadas e com maior atividade económica. Os municípios com mais táxis continuam a ser Lisboa (3.496), Porto (700) e Funchal (454). Por sua vez, os municípios com menos táxis encontram-se no interior de Portugal Continental (sobretudo no Sul) e em algumas ilhas da Região Autónoma dos Açores.

A 31 de dezembro de 2017 os lugares fixados nos contingentes definidos por município correspondiam a 14.938 veículos, contabilizando-se 14.828 lugares em contingentes gerais municipais e 109 lugares definidos no âmbito de contingentes de mobilidade reduzida<sup>16</sup>. A este respeito, verificou-se que 23 municípios definiram contingentes específicos para pessoas com mobilidade reduzida e 18 atribuíram licenças de mobilidade reduzida fora do contingente<sup>17</sup>.

Relativamente ao âmbito geográfico da contingentação, 77% dos municípios definem um contingente para todo o município (238 concelhos), 22% dos concelhos (68) estabelecem para áreas infra concelhias (e.g., freguesias, conjunto de freguesias), enquanto para 2 concelhos não foi clarificada a delimitação.

No período de 2006 até 2017, 56 municípios (18%) aumentaram o número dos contingentes, em média, 7%. Em sentido oposto, 18 concelhos reduziram o número dos seus contingentes, em média -13%. Destes 74 municípios que modificaram os contingentes, 25 apresentaram variações superiores a 10%, tendo sido registados os maiores aumentos nos concelhos de Sintra (+49 lugares), Albufeira (+24), Paredes (+12) e Seixal (+12). As maiores reduções verificaram-se nos concelhos de Angra do Heroísmo (-36) e Serpa (-10).

No final de 2017, existiam em Portugal 1.209 vagas nos contingentes<sup>18</sup> (cerca de 8% do total de lugares). Cerca de 92% destas vagas dizem respeito a municípios de Portugal continental, pertencendo as restantes a municípios das Regiões Autónomas. 175 municípios (57%) tinham vagas no seu contingente (mais 8 do que em 2015).

A Figura 4 é uma representação das vagas disponíveis nos municípios nacionais. Existem 4 municípios que se destacam relativamente ao número de vagas existentes: Lisboa (104 vagas, que equivale a 3% do contingente), Guimarães (64 vagas, 35% do contingente), Sintra (59 vagas, 32% do contingente) e Loulé (57 vagas, 51% do contingente). Estes municípios representam na sua totalidade quase 25% do total de vagas existentes nos contingentes. Em termos relativos, além de Loulé, há mais 6 municípios com um número de vagas superior a 50% do contingente: Lajes das Flores (80%), Vidigueira (62,5%), Nordeste (60%), Vila Nova de Poiares (56%), Almodôvar (53%) e Alvito (50%).

Neste contexto, importa ter em especial consideração os critérios e fundamentos tidos em conta pelos municípios quando tomam decisões quanto ao lançamento de concursos para a concessão de licenças<sup>19</sup>. As respostas adicionais reunidas na recolha de informação vieram reforçar as evidências de que os municípios tendem a favorecer a perspetiva dos agentes do lado da oferta. Identificaram-se riscos de enviesamento das decisões dos municípios relacionados não só com a definição dos contingentes, mas também com as decisões sobre o

<sup>16</sup> 80 táxis licenciados especificamente em contingentes especiais de mobilidade reduzida e 29 táxis de mobilidade reduzida licenciados fora dos contingentes.

<sup>17</sup> Existem também veículos preparados para prestar este tipo de serviço no âmbito de contingentes gerais.

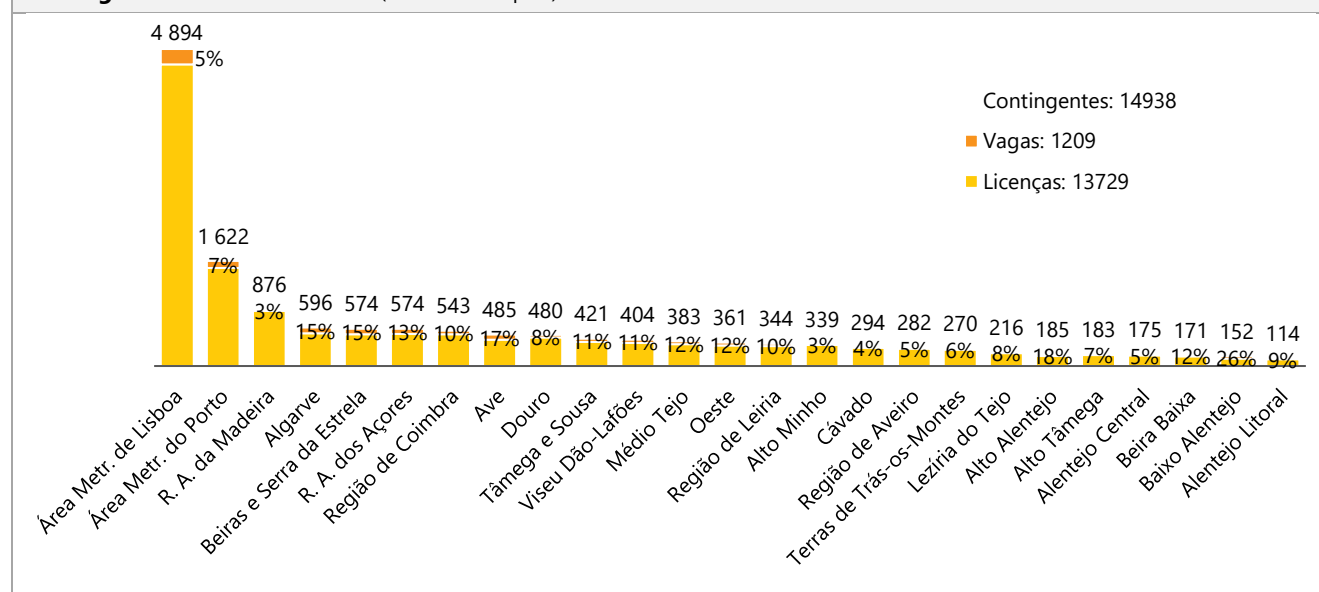
<sup>18</sup> Apenas uma destas vagas se encontrava em contingente de mobilidade reduzida.

<sup>19</sup> Aprofundamento dos concursos para atribuição de licenças de táxis no último ponto do presente documento.

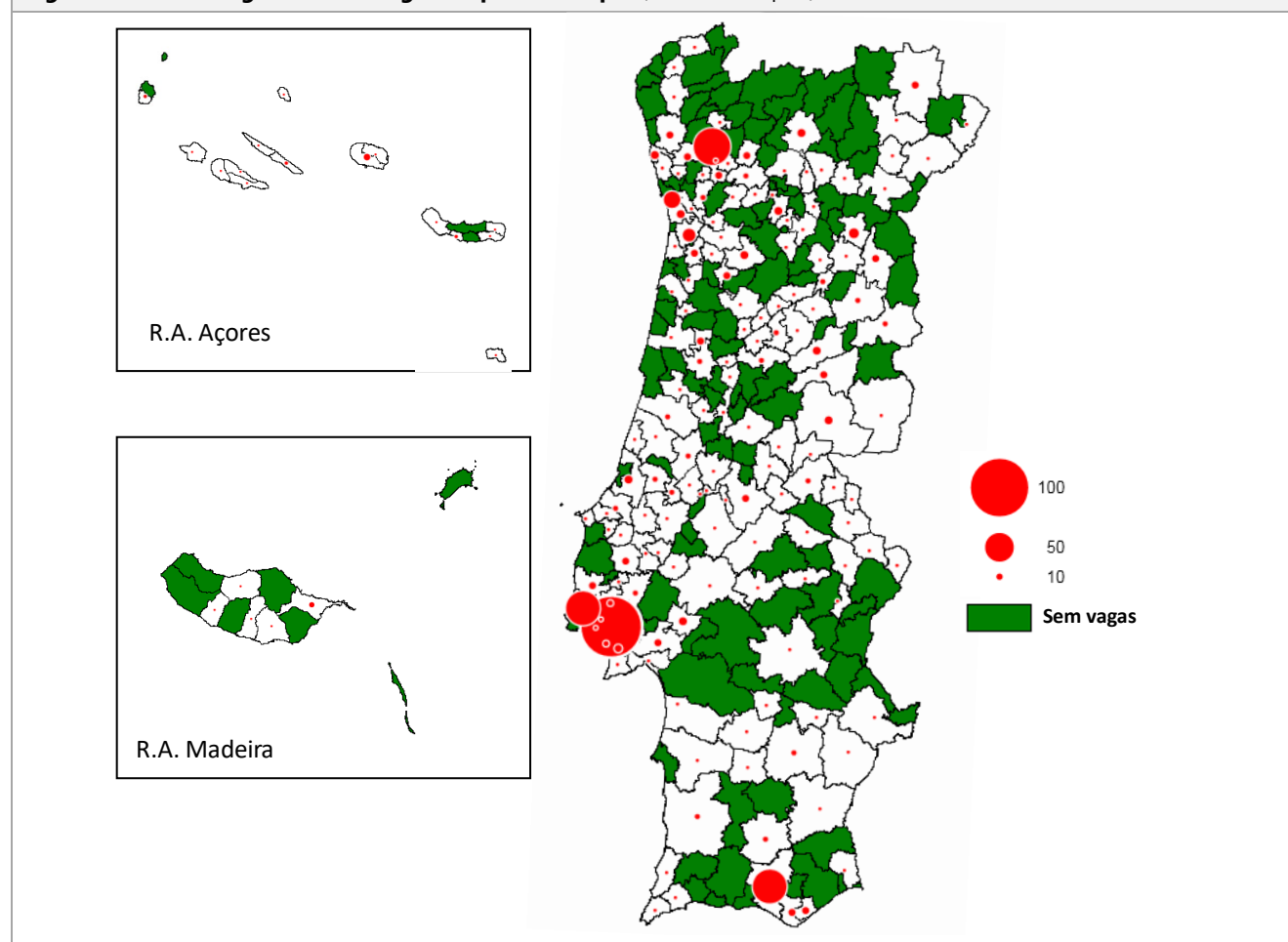


lançamento de concursos para atribuição de licenças,  
mesmo existindo vagas nos contingentes.

**Figura 4 – Número de contingentes, licenças e vagas por NUTS III. Percentagem das vagas relativamente aos contingentes de cada NUTS III.** (Fonte: municípios)



**Figura 5 – N.º de vagas nos contingentes por município** (Fonte: municípios)



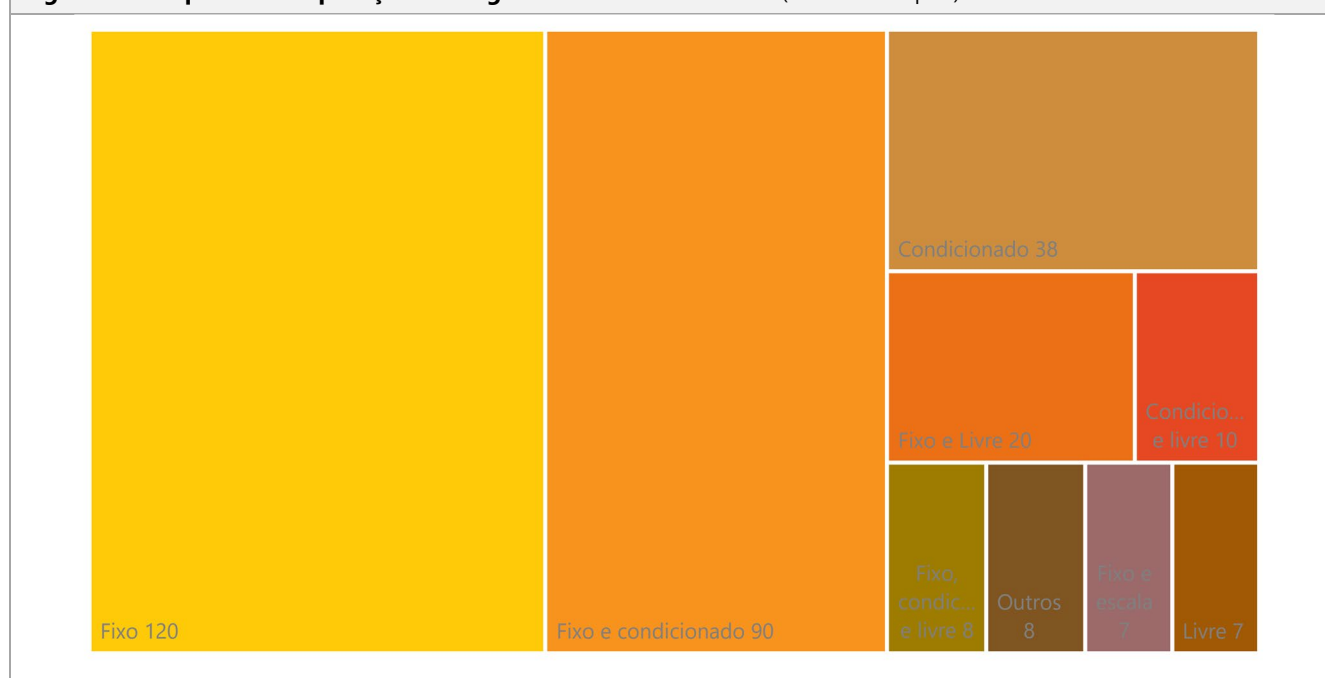
## Regimes de Estacionamento

A recolha de informação junto dos municípios incluiu, igualmente, os dados relativamente aos regimes de estacionamento. Geralmente as disposições relativas ao estacionamento dos táxis são estabelecidas por Regulamento Municipal e/ou aquando da atribuição da licença municipal ao veículo. Face à primeira recolha estatística, não existiram alterações nos regimes de estacionamento aplicáveis nos vários municípios. De

facto, o regime de estacionamento fixo manteve-se como o mais comum, aplicando-se em aproximadamente 80% dos municípios, metade dos quais em exclusivo.

É comum que, num mesmo município, coexistam vários regimes de estacionamento, encontrando-se cerca de 46% dos concelhos (143) nessa situação. Nos restantes 169 concelhos (54%), existia apenas um regime de estacionamento, dos quais 70% (120) estabeleceu o regime fixo.

**Figura 6 – Frequência de aplicação dos regimes de estacionamento** (Fonte: municípios)



## Critérios e fundamentos considerados nas decisões sobre o contingente geral

Em relação ao relatório anterior<sup>20</sup>, a AMT recebeu informação sobre os critérios considerados na definição dos contingentes de mais 83 municípios, perfazendo assim um total de respostas de 289 concelhos (94%), a que correspondem cerca de 98% do total de licenças atribuídas no país. Estes dados adicionais vieram reforçar as conclusões alcançadas anteriormente: o critério utilizado com mais

frequência pelos municípios para decidir sobre o lançamento destes concursos foi a capacidade de a oferta de serviços de táxi responder às necessidades de transporte em táxi<sup>21</sup> (56% dos respondentes), tratando-se de um critério genérico e pouco preciso.

A consideração da opinião dos representantes dos detentores das licenças (30% dos municípios respondentes) e as solicitações de empresas e indivíduos interessados em obter uma licença para aceder ao mercado (19% dos municípios respondentes) são também os critérios

<sup>20</sup> "Relatório Estatístico Serviços de Transporte em Táxi. Exercício das competências dos municípios no âmbito dos serviços de transporte em táxi." Janeiro de 2018.

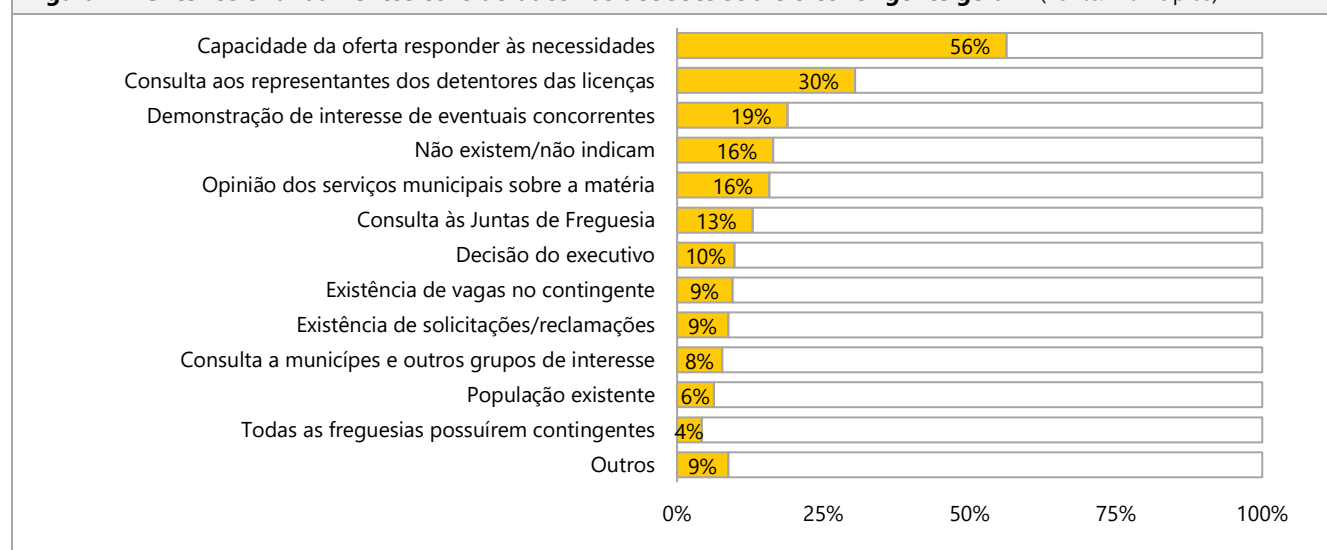
<sup>21</sup> O critério da oferta responder às necessidades de transporte em táxi é sobretudo utilizado de forma isolada, sendo também frequente considerá-lo em conjunto com a opinião dos representantes dos detentores de licenças de táxi.

frequentemente utilizados pelos municípios para definir os contingentes gerais (perspetiva de agentes do lado da oferta). Em linha com as conclusões da AMT, constantes do relatório dos serviços de táxi de 2018, a opinião dos detentores das licenças poderá ser arbitrariamente enviesada por tais agentes, ditada pela conveniência de manter inalterado ou reduzir o grau de concorrência no setor.

O facto de estes serem os principais critérios que levam à variação dos contingentes pode indiciar o enviesamento das decisões no sentido de atender sobretudo aos interesses dos detentores de licenças, limitando a entrada de concorrentes no mercado.

Relativamente aos 4 concelhos com o maior aumento de contingentes entre 2006 e 2017, a saber, Sintra (+49 lugares), Albufeira (+24), Paredes (+12) e Seixal (+12), os critérios mais utilizados foram, por ordem crescente, a consulta aos detentores das licenças (utilizado pelas 4 autarquias), a avaliação da capacidade da oferta responder às necessidades de transporte em táxi (em 3), a análise da população existente (em 2), a consulta a Juntas de Freguesia (em 2), a opinião dos serviços municipais (num município) e a demonstração de interesse de eventuais concorrentes (num município).

**Figura 7 – Critérios e fundamentos considerados nas decisões sobre o contingente geral<sup>22</sup>** (Fonte: municípios)



## Encerramento ou abandono da atividade de transportes em táxi

Entre o final de 2015 e 2017, ficaram disponíveis 30 vagas para a atividade transporte em táxi, passando de 1.179 em 2015 para 1.209 em 2017. A variação destas vagas resultou, por um lado, da diminuição de 6 lugares nos contingentes (em 8 municípios, uns diminuíram outros aumentaram) e, por outro, da diminuição de 36 licenças atribuídas (em 34 municípios). A variação do número de licenças (-36) é resultado do aumento do número de licenças em

11 municípios (+13 licenças) e da redução em 23 municípios (-49 licenças).

Na redução do número de contingente destaca-se o município de Serpa com uma redução de 10 lugares<sup>23</sup> (de 31 para 21). Em 4 municípios a variação do número de contingente foi acompanhado pelo número de táxis licenciados.

Da informação recolhida junto dos municípios onde se verificou uma redução do número de licenças, as principais razões foram as seguintes:

<sup>22</sup> Para informação sobre os critérios e fundamentos considerados pelos municípios na fixação dos seus contingentes de mobilidade reduzida consulte o Anexo II.

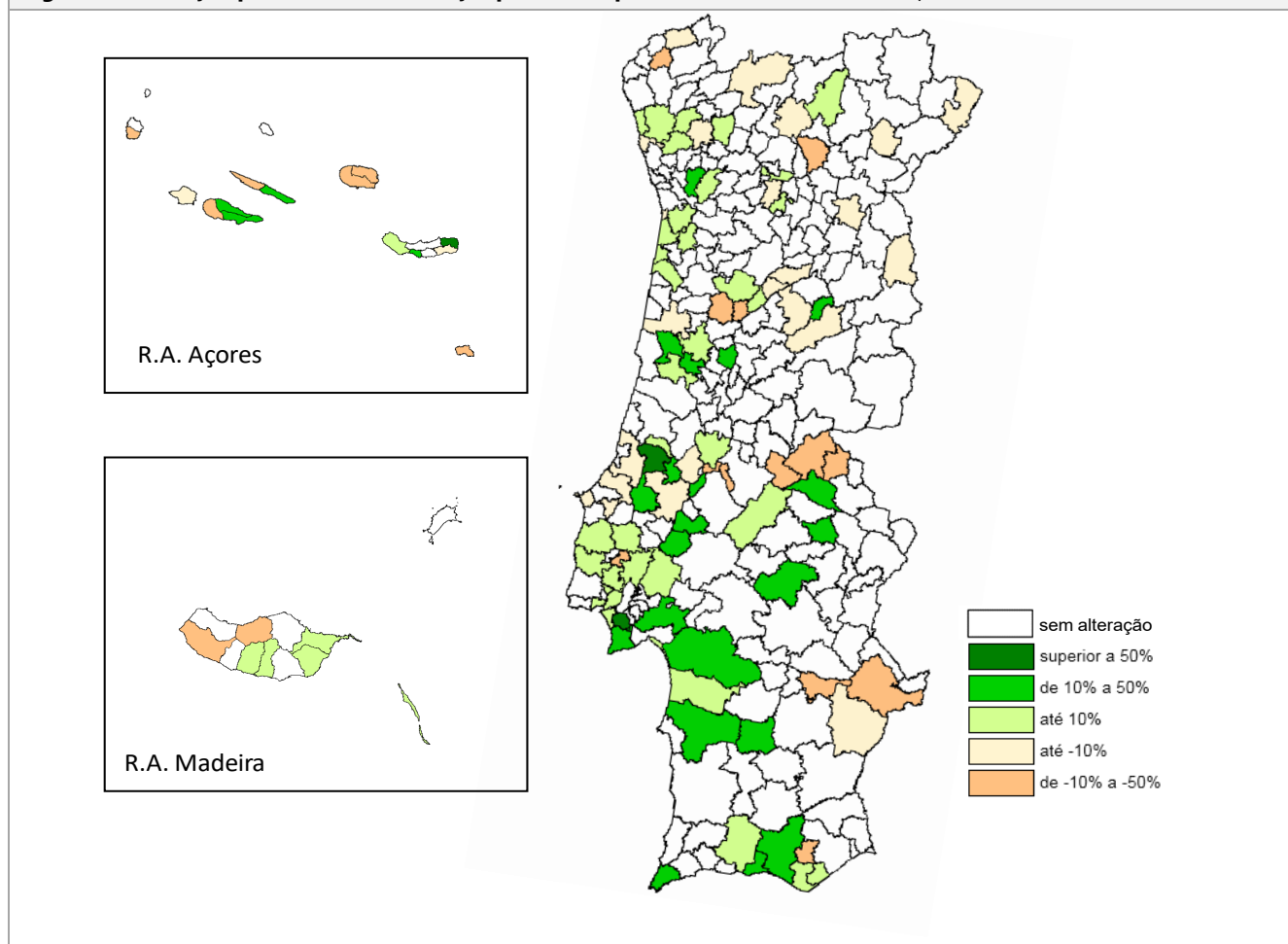
<sup>23</sup> Esta redução do contingente resultou de uma alteração ao regulamento municipal em 2017.

- Encerramento ou abandono do exercício da atividade por iniciativa dos detentores de licenças;
- Cancelamento da licença por parte do município (deliberação municipal), designadamente, quando o alvará se encontra fora da validade;
- Cancelamento de licenças no seguimento de ações de fiscalização e controlo levadas a cabo por alguns municípios no sentido de controlar as licenças por si emitidas. Algumas destas ações foram despoletadas pela recolha estatística efetuada pela AMT em 2016.

De referir, adicionalmente, que as circunstâncias que conduziram ao cancelamento das licenças podem ser anteriores ao ano em que ocorreu efetivamente o encerramento da atividade ou abandono.

A Figura 8 apresenta a variação percentual registada no número de licenças em todos os municípios desde 2006 até 2017. Na maioria dos municípios (63%) não houve qualquer alteração do número de licenças, em 22% aumentaram e em cerca de 15% diminuiram. Estas alterações verificaram-se sobretudo na zona mais litoral de Portugal Continental.

**Figura 8 – Variação percentual das licenças por município desde 2006** (Fonte: municípios)



## Indicadores relativos à população e ao turismo

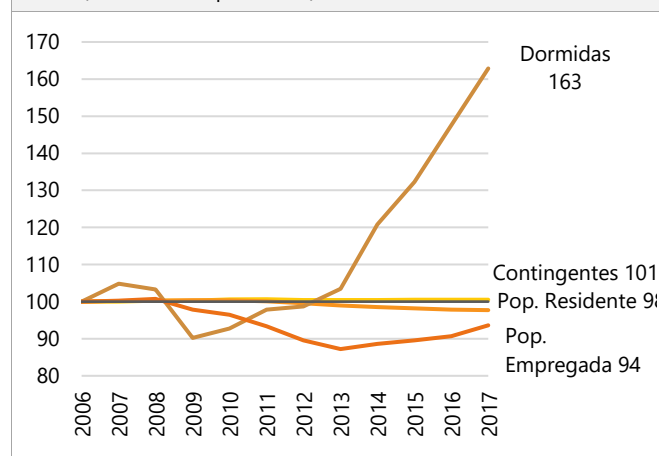
A procura por serviços de transporte em táxi numa região pode ser influenciada por vários fatores, designadamente a população residente, o turismo ou o emprego. A Figura 9 compara a evolução destes indicadores com o número de lugares dos contingentes, entre 2006 e 2012. Destaca-se a constância do número de lugares nos contingentes, não obstante o crescimento do turismo e a variabilidade do emprego.

Relativamente à evolução do indicador do número de táxis por mil dormidas em estabelecimentos hoteleiros de 2006 a 2017, verificou-se que, a nível nacional, este indicador diminuiu 38% (de 0,38 para 0,24). Esta redução resulta, quase exclusivamente, do aumento substancial do turismo, principalmente, nos municípios de Lisboa, do Porto, assim como nas regiões autónomas<sup>24</sup>.

Na Figura 10 está representado o número de táxis (licenças) por mil residentes em cada município, que, em Portugal, se tem mantido estável. Com efeito, desde 2014, este indicador tem-se mantido no valor 1,33, sendo que, desde 2006 aumentou 3% (era de 1,29).

A análise por município revela uma elevada heterogeneidade, identificando-se, no extremo com maior número de táxis em relação à população residente o município de Lisboa com perto de 7 táxis por mil residentes, existindo, porém, 28 municípios que têm menos de 0,5 táxis por mil residentes. Identifica-se igualmente uma tendência para que os municípios com um maior número táxis por mil residentes estejam localizados no interior norte de Portugal Continental e nas Regiões Autónomas. Por outro lado, este indicador tende a apresentar valores abaixo da média nos municípios do Litoral.

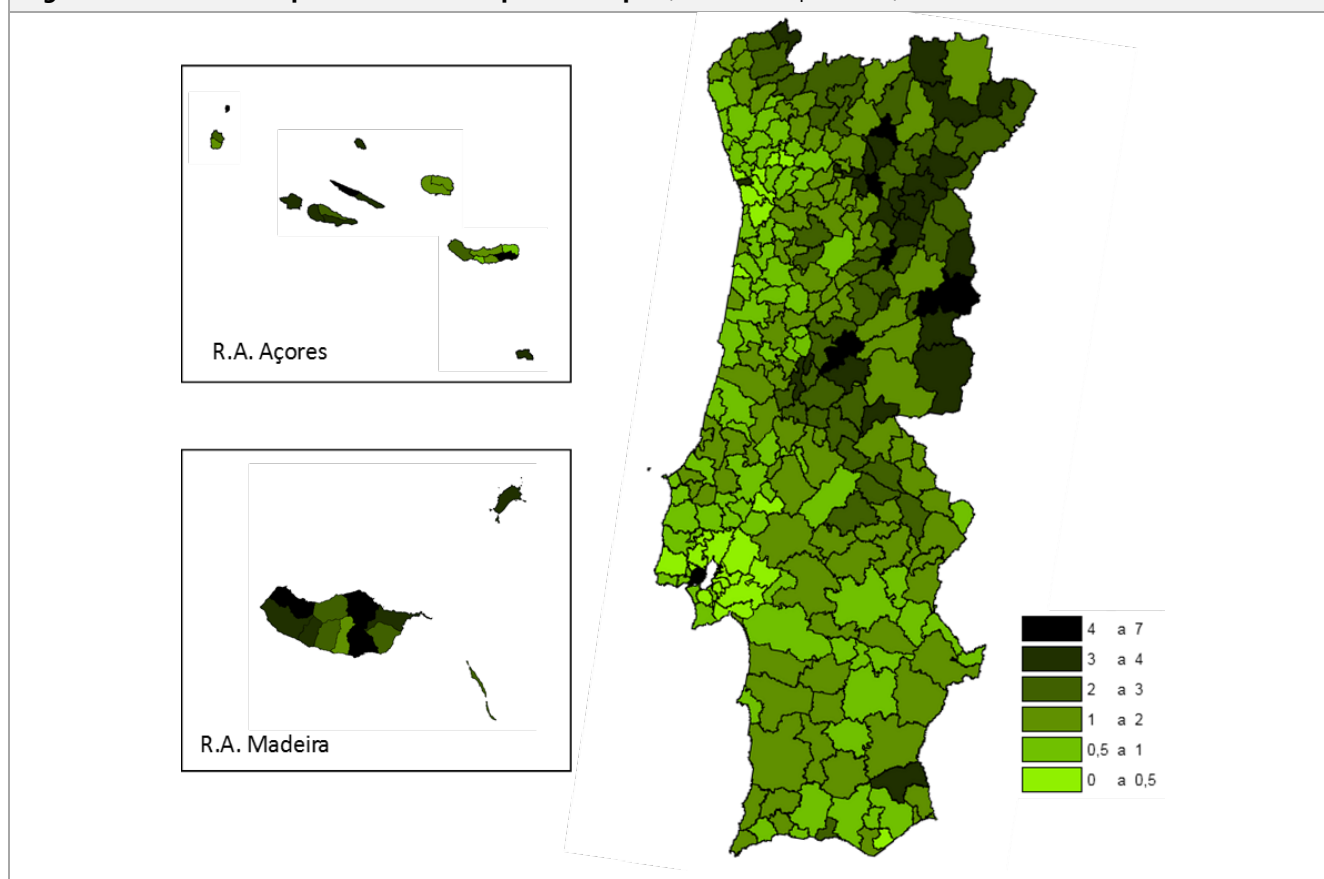
**Figura 9 – Evolução da população empregada, da população residente, do número de dormidas e dos lugares de contingente como índices relativos ao ano de 2006** (Fonte: municípios e INE)



<sup>24</sup> No município do Porto este indicador reduziu-se de 0,56 para 0,19 (-66%), enquanto que em Lisboa reduziu-se de 0,44 para 0,29 (-35%). Na

RAA, houve uma redução do indicador de 0,57 para 0,32 (-44%), enquanto que, na RAM, a redução foi de 0,15 para 0,11 (-31%).

**Figura 10 – N.º de táxis por mil residentes por município** (Fonte: municípios e INE)



## CONCURSOS PARA A ATRIBUIÇÃO DE LICENÇAS DE TÁXI

Nesta secção apresentam-se os principais detalhes relativos ao número de concursos lançados desde que os municípios assumiram essa competência<sup>25</sup>, incluindo o número de licenças atribuídas, o número de concorrentes ou os critérios de classificação dos concorrentes.

Esta análise foi já efetuada no relatório estatístico de 2018, que é agora atualizada com os dados adicionais de 83 municípios que, entretanto, remeteram à AMT a informação solicitada. Desta forma, estão a ser considerados os dados referentes a 289 municípios (94%) a que correspondem 98,3% das licenças. Na presente análise atribui-se uma atenção particular aos acontecimentos desde o final de 2015, permitindo uma perspetiva mais atual do mercado.

Conforme mencionado anteriormente, existiam em Portugal 1.209 vagas nos contingentes a 31 de dezembro de 2017 (cerca de 8% do total de lugares), distribuídas por 175 concelhos (57% do total). Comparando com o final de 2015, verifica-se que em 81% (141) desses municípios não houve qualquer alteração no número de vagas. Em 24 aumentaram o número de vagas, dos quais 22 como resultado da redução das licenças (ver quais as principais razões na secção anterior) e apenas dois como resultado de aumentos de contingentes. Em 10 municípios o número de vagas diminuiu devido, por um lado, ao aumento de táxis licenciados (em 8 municípios) e, por outro, à redução do número do contingente (2 municípios).

<sup>25</sup> Competências previstas no Decreto-Lei n.º 251/98, de 11 de agosto, incluindo o licenciamento dos veículos afetos aos transportes em táxi, a

fixação dos contingentes e demais disposições relativas ao transporte de passageiros em táxi (e.g., definição dos regimes de estacionamento).

Relativamente a 2006, verificou-se um aumento de vagas em 51 concelhos (+149 vagas), em 16 dos quais devido, maioritariamente, ao aumento dos números dos contingentes, e nos restantes 35 em consequência, sobretudo, da diminuição do número de licenças atribuídas. Em 39 municípios assistiu-se a uma redução do número de vagas (-164 vagas) fruto, em grande medida, do aumento do número de licenças atribuídas.

## Detalhes dos concursos

Dos 287 municípios que responderam à questão sobre a abertura de concursos para a atribuição de licenças, 92 municípios (33%) realizaram concursos entre 2006 e 2017 para a atribuição de licenças e os restantes indicaram nunca terem lançado qualquer concurso (195 municípios).

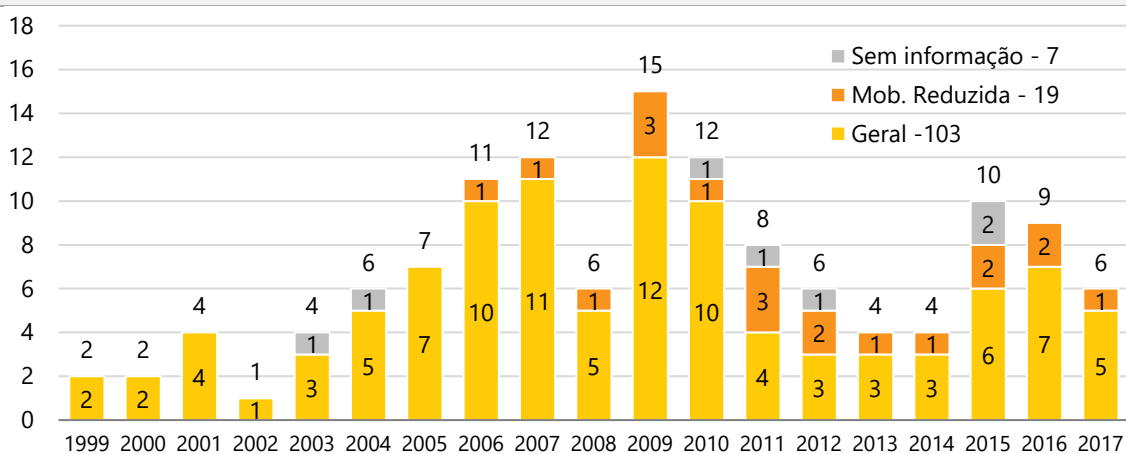
De acordo com a informação recolhida, neste período foram abertos 145 concursos<sup>26</sup>, dos quais 103 para atribuição de licenças do contingente geral e 19 para

licenças do contingente de mobilidade reduzida. Para 23 concursos não foi possível apurar qual o contingente a que se destinavam. Em 16 também não foi possível identificar o ano em que foram realizados, sendo essa a razão pela qual a Figura 11 inclui apenas 129 concursos.

Tendo em consideração a informação disponibilizada quanto ao número de licenças a atribuir nos 129 concursos para os quais a AMT obteve essa informação, estiveram em causa a atribuição de 279 licenças (Figura 12). Destaca-se o concurso para a atribuição de 50 licenças para mobilidade reduzida em Lisboa no ano de 2009.

Dos 121 concursos sobre os quais a AMT recebeu informação relativamente ao número de licenças atribuídas, identificaram-se 110 situações (93%) em que foram atribuídas a totalidade das licenças a concurso<sup>27</sup> (Figura 13). Nestes concursos foram atribuídas um total de 259 licenças<sup>28</sup>.

**Figura 11 – Número de concursos abertos por ano** (Fonte: municípios)

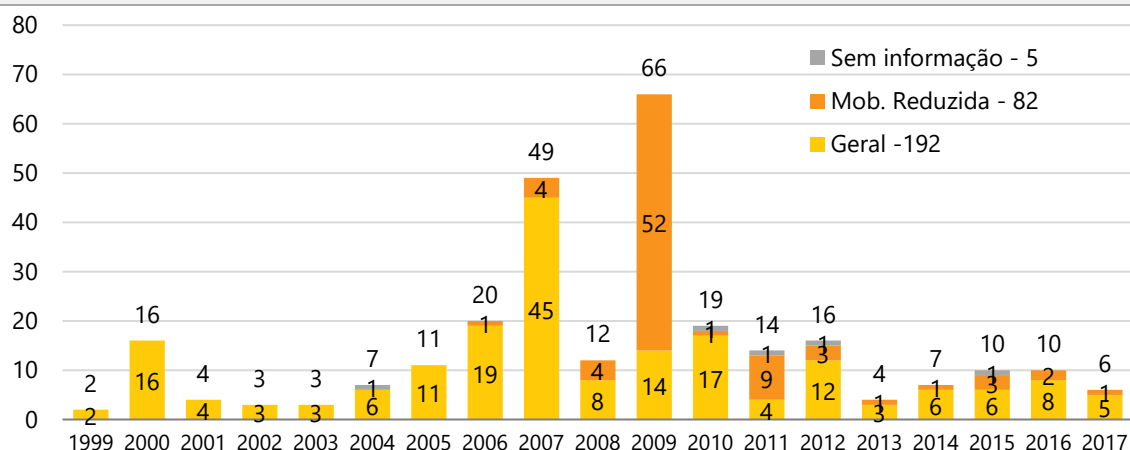


<sup>26</sup> A AMT recebeu informação de abertura de 145 concursos. Contudo, desses apenas recebeu informação sobre o número de licenças de 129 concursos: 279 licenças a concurso. Sobre as licenças atribuídas apenas recebeu informação relativa a 121 desses concursos, que representaram 269 licenças em concurso e das quais foram atribuídas 259. Quanto ao número de concorrentes a AMT só recebeu informação relativa a 112 dos 145 concursos, nos quais foram concursadas 260 licenças e dessas atribuídas 254.

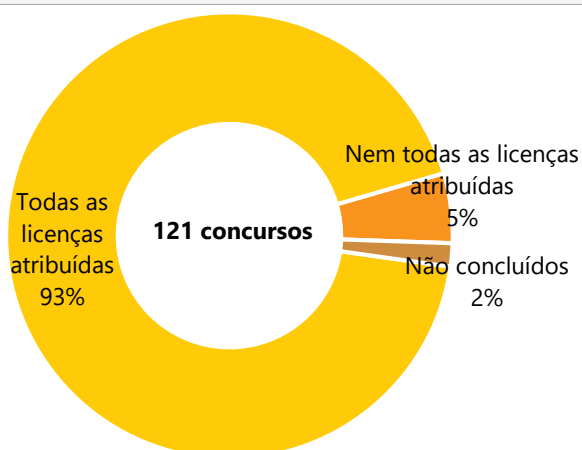
<sup>27</sup> Identificaram-se 4 casos em que o concurso foi anulado/cancelado e 3 concursos que ficaram desertos.

<sup>28</sup> Para 2 concursos lançados no final de 2017 o procedimento de atribuição de licenças ainda não estava finalizado na data do pedido de informação AMT.

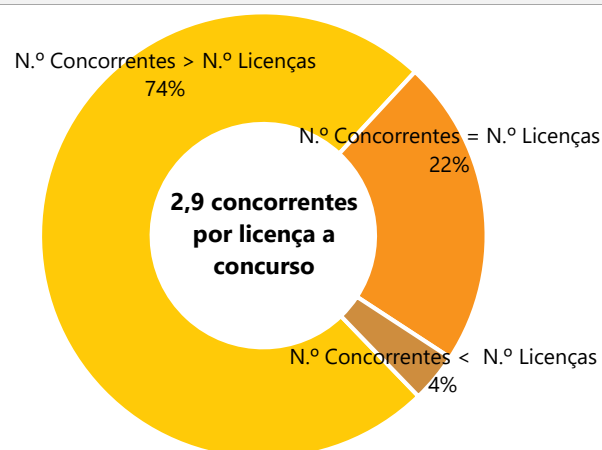
**Figura 12 – Número de licenças a concurso por ano** (Fonte: municípios)



**Figura 13 – Proporção dos concursos em função da atribuição das licenças a concurso** (Fonte: municípios)



**Figura 14 – Proporção dos concursos comparando o n.º de concorrentes e o n.º de licenças** (Fonte: municípios)



Quanto ao número de interessados nos concursos, a AMT obteve informação relativa a 112 procedimentos concursais. Em 74% (83) desses concursos o número de concorrentes foi superior ao número de licenças a atribuir, em 22% (25) foi igual ao número de licenças e em 4 casos o número de concorrentes foi inferior ao número de licenças.

Nestes 112 concursos realizados, que correspondem a 269 licenças colocadas a concurso, contabilizaram-se 768 concorrentes na globalidade dos concursos. Significa isto que, para cada licença disponibilizada, existiram, em média, 2,9 concorrentes.

Nos anos de 2016 e 2017 foram reportados 15 concursos realizados em 13 municípios, envolvendo 16 licenças, tendo existido apenas 1 concurso em que a licença a concurso não foi atribuída por falta de interessados.

A informação relativa aos concursos realizados nos anos de 2016 e 2017 indica que nos 13<sup>29</sup> concursos relativamente aos quais existe informação sobre o número de concorrentes, existiram 27 interessados para as 14 licenças colocadas a concurso. Releva-se que os municípios em que ocorreram estes concursos estão sobretudo localizados no interior do país e em áreas com reduzida densidade populacional,

<sup>29</sup> Em 2 concursos realizados nos anos de 2016 e 2017 não foi disponibilizada, até ao momento, informação sobre o número de concorrentes.



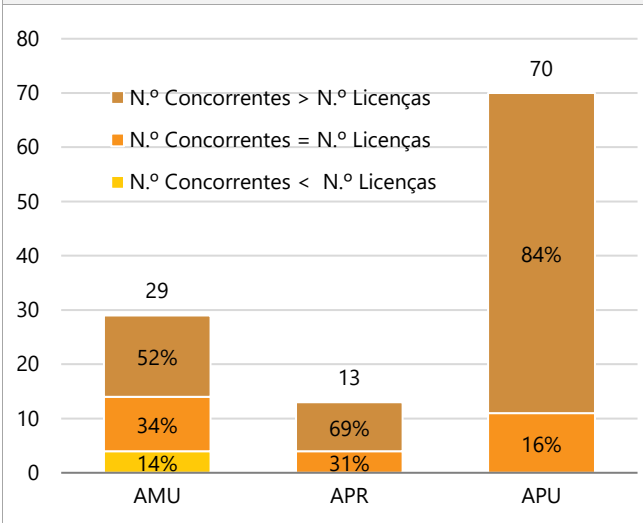
representando situações onde a entrada no mercado é pouco atrativa.

Dos 112 concursos abertos para a adjudicação de licenças, e conforme se verifica na Figura 15, apenas 13 concursos se localizaram em áreas predominantemente rurais (APR), 29 foram em áreas mediantemente urbana (AMU) e 70 em áreas predominantemente urbana (APU)<sup>30</sup>.

A informação sobre o desenrolar dos concursos, quer desde 2006, quer nos anos de 2016 e 2017, reforça assim os indícios de que, em alguns municípios, a definição dos contingentes, o não lançamento de concursos para a atribuição de licenças ou o seu lançamento com um número reduzido de licenças a atribuir está a restringir a oferta de serviços de transporte em táxi. Neste contexto, destaca-se novamente que os dados disponibilizados no presente relatório voltam a evidenciar que o número de táxis tem permanecido estável num momento em que existem alterações substanciais em fatores que podem influenciar a procura (e.g., crescimento muito significativo do turismo ou variações no emprego).

A figura seguinte demonstra que a maioria dos municípios nacionais não lançou concursos para a atribuição de licenças de táxi desde que assumiram esse tipo de competências, tendo a maioria desses municípios vagas nos seus contingentes.

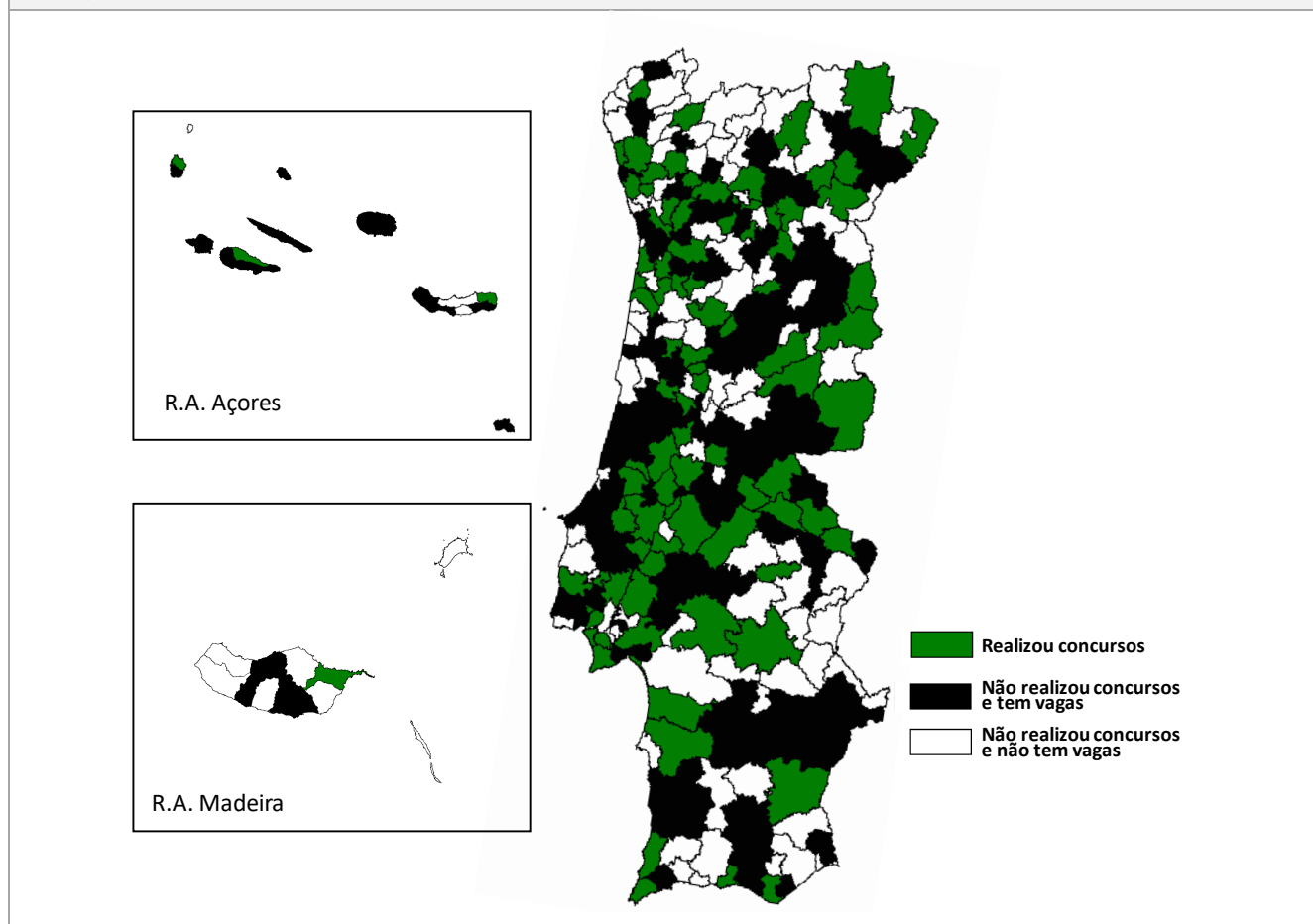
**Figura 15 – Número de concursos entre 2006 e 2017 por tipologia de áreas urbanas (TIPAU 2014): APR - Áreas predominantemente rurais, AMU - Áreas mediantemente urbana, e APU - Áreas predominantemente urbana.**



<sup>30</sup> Esta classificação do território nacional nas três categorias enunciadas foi feita de acordo com a Tipologia de áreas urbanas, para fins estatísticos, revista em 2014 (TIPAU 2014), publicada no Diário da República, 2ª série,

n.º 144, de 29 de julho de 2014, e que aprovou a referida tipologia bem como a sua aplicação a todas as freguesias do País.

**Figura 16 – Distribuição dos municípios por lançamento de concursos e vagas disponíveis nos contingentes<sup>31</sup>** (Fonte: municípios e INE)



## Requisitos de admissão e critérios de classificação dos concorrentes

Os dados adicionais recebidos permitiram também complementar a informação sobre os procedimentos associados aos concursos para atribuição de licenças lançados pelos municípios respondentes. Foram considerados os regulamentos dos municípios e os programas de concurso onde constam os requisitos de admissão aos concursos, assim como os critérios de classificação dos concorrentes. Foram considerados 117 concursos relativamente aos quais foi disponibilizada toda a documentação necessária (mais de 80% do total de concursos reportados desde 2006).

## Requisitos de admissão

Constata-se que, em todos os concursos analisados, foi exigida a apresentação dos seguintes documentos<sup>32</sup>:

- Alvará de acesso à atividade, emitido pelo IMT, IP;
- Situação contributiva regularizada para com a segurança social;
- Situação tributária regularizada, emitida pelo serviço de finanças.

Nos programas de concurso, na fase de admissão dos candidatos, é igualmente frequente ser necessário a apresentação de um documento com o número de postos de trabalho com caráter de permanência afetos

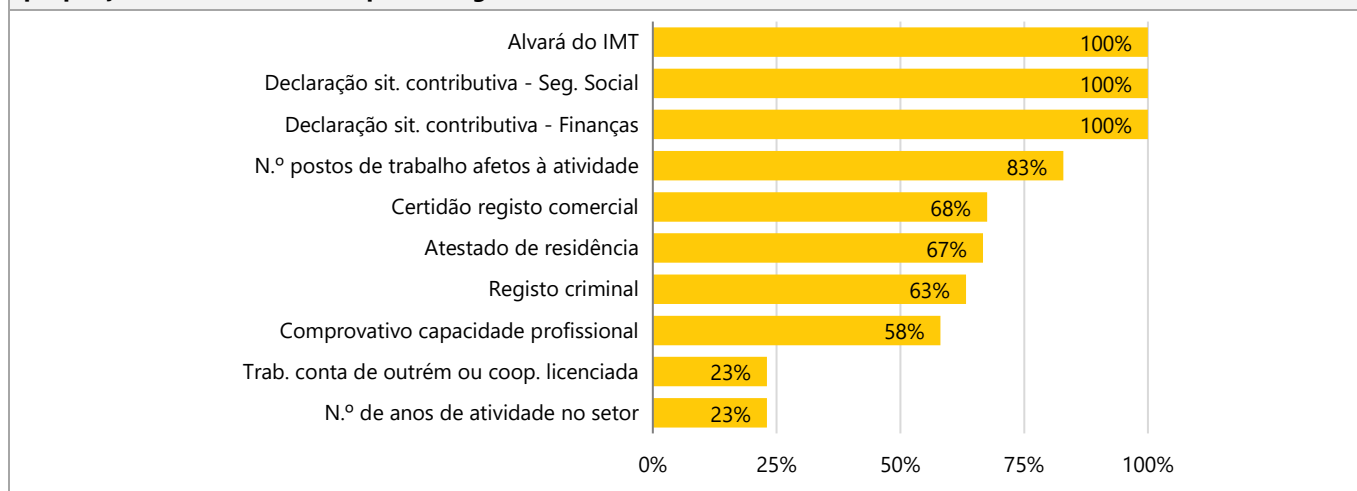
<sup>31</sup> Assume-se que os 19 municípios que não remeteram informação sobre os concursos realizados não realizaram concursos.

<sup>32</sup> Condições de acesso e exercício da profissão definidas no Decreto-Lei nº 251/98, de 11 de agosto, republicado pelo Decreto-lei 41/2003 de 11 de março.

à atividade com a categoria de motorista (83%), a certidão do registo comercial (68%), o certificado de residência (67%), o comprovativo de capacidade profissional (58%), um documento comprovativo de ser trabalhador por conta de outrem ou membro de uma cooperativa licenciada (23%) e um documento comprovativo do número de anos em atividade (23%).

A apresentação desta documentação está relacionada com o objetivo de verificar se os requisitos legais fixados para o exercício da atividade<sup>33</sup> estão a ser cumpridos e com a obtenção de documentação que permita aplicar os critérios de classificação dos concorrentes.

**Figura 17 – Informação solicitada nos documentos exigidos nos concursos de atribuição de licenças de táxis e proporção (%) dos concursos que os exige**



## Critérios de classificação

Os critérios determinantes (aqueles a que são atribuídos maior peso) na definição da classificação dos concursos estão relacionados com a localização da residência ou da sede social na freguesia/município para onde são lançados os concursos (Figura 18).

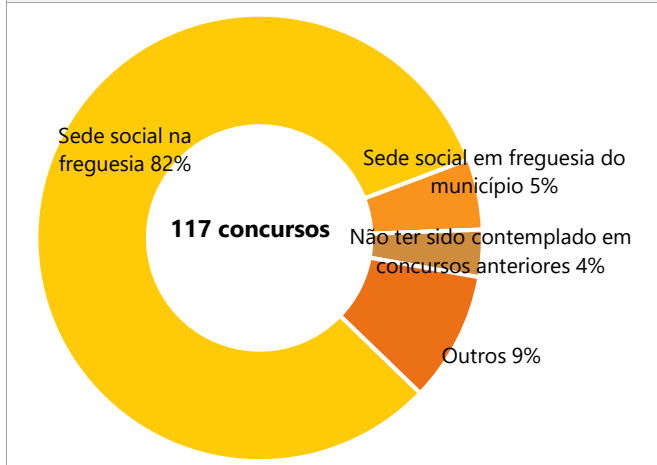
Conforme se pode verificar na Figura 19, os critérios relacionados com a localização da sede social da empresa são os mais frequentemente utilizados. Com efeito, o critério da localização da sede social na área do município onde é lançado o concurso foi utilizado por todas as autarquias. O critério seguinte mais frequente é a localização da sede social na freguesia onde é lançado o concurso, utilizado em 90% dos concursos. Relacionados ainda com a posição geográfica, surgem os critérios da localização da sede social em município contíguo ao município a que se refere o concurso (88%) e a antiguidade do domicílio ou sede social na freguesia onde decorre o concurso (10% dos concursos). Outros

critérios utilizados frequentemente para determinar a classificação dos concorrentes são o número de anos de atividade no setor, em cerca de 91% dos concursos, assim como o número de postos de trabalho com caráter de permanência afetos a cada viatura (68% dos concursos).

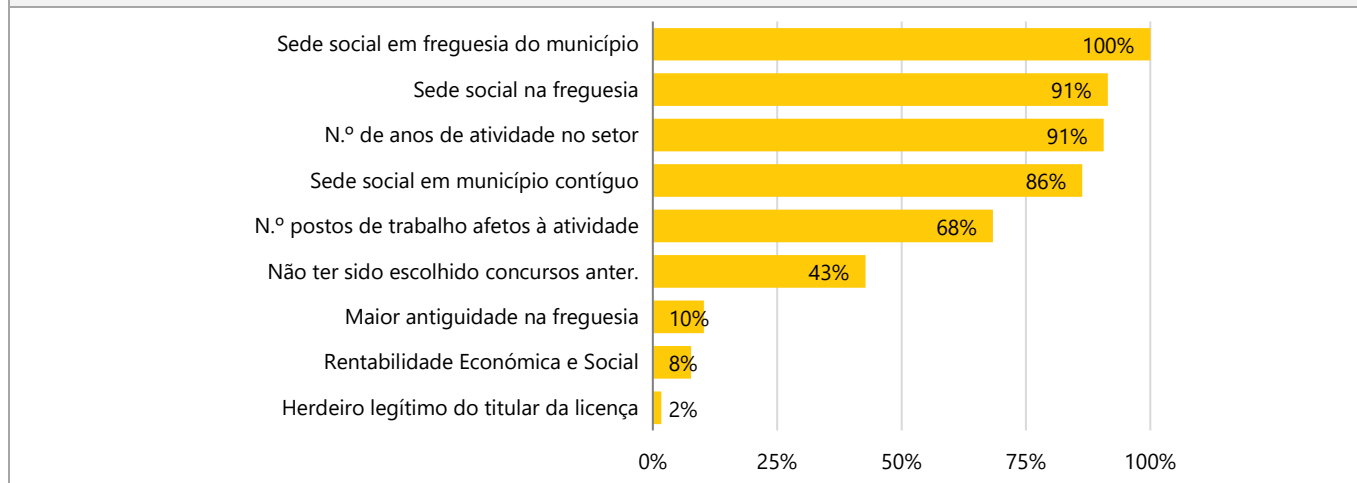
O facto de os critérios de classificação dos concorrentes serem sobretudo relacionados com a localização geográfica da residência ou sede social do prestador e não com condições de exercício da atividade (*e.g.*, critérios relacionados com a eficiência dos veículos, designadamente, o nível de emissões de gases com efeito de estufa (GEE) e outros poluentes, a disponibilização de dados de tráfego em tempo real e modos de pagamento disponíveis) pode criar barreiras legais de entrada no mercado.

<sup>33</sup> Artigo 3.º do Decreto-Lei n.º 251/98, de 11 de agosto.

**Figura 18 – Critério preferencial para classificação dos concorrentes por concurso**



**Figura 19 – Critérios de classificação incluídos nos concursos de atribuição de licenças de táxis e proporção (%) dos concursos em que foram utilizados**



**AMT – Autoridade da Mobilidade e dos Transportes**

Observatório do Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes

Junho 2020