



1

Discurso

Presidente da ANTRAL

Sessão de Abertura

XIV dia do Táxi

06 de Julho 2019 - Aveiro



**Exmo Senhor Ministro do Ambiente e da Eficiência Energética
Eng.º João Matos Fernandes**

2

**Exmo Senhor. Presidente da Câmara Municipal de Aveiro
Eng.º Ribau Esteves**

**Exmo Senhor. Vice-Presidente da TEA
Loneno Bittareli**

**Exmo Senhor Secretário-geral da Tea
Luciano Stella**

**Exmos Representantes das Entidades publicas e privadas
AMT, IMT, ANSR, ASAE, ACT, GNR, Universidade de Aveiro**

**Exmos Senhores representantes das Associações presentes
ANECRA, ANIECA, URI,**

Exmo Sr. Presidente da Assembleia Geral da ANTRAL

Caros Colegas da Direcção da ANTRAL

Caros Delgados

Caros Associados

Caros representantes das Centrais de Rádio Táxis

**Exmos Senhores representantes dos patrocinadores
BP Portugal, Galp Energia, Repsol, Skoda, Toyota, Cartrack,
myPOS, PT empresas.**



Exmas Senhoras e Exmos Senhores

A todos, muito obrigado pela Vossa presença.

3

Exmo Sr. Presidente da Câmara Municipal de Aveiro

Muito obrigado por nos acolher nesta sua bela cidade de Aveiro e pelo apoio que desde a 1.^a hora nos concedeu.

Escolhemos esta cidade modelo para reflectir, neste trabalhos do XIV dia do Táxi que agora se iniciam sobre a mobilidade nas cidades e o papel do Táxi nessa mobilidade e no bem estar das populações.

Exmo. Sr. Ministro - Muito obrigado pela sua presença e pelo estímulo que a mesma representa para a intervenção que compete a esta Associação efectuar na defesa do Sector de Transporte público universal rodoviário de passageiros em veículos ligeiros.

De Março de 2014 a Agosto - Outubro de 2018 este Sector viveu momentos intensos de activa intervenção associativa, institucional e política.

Vossa Excelência, Senhor Ministro, máximo dirigente do ministério que tutela este Sector iniciou funções herdando o problema do transporte ilegal de passageiros através de plataformas electrónicas.



Na primeira reunião que nos concedeu, em Fevereiro de 2016, tivemos oportunidade de lhe transmitir toda a preocupação do Sector e as iniciativas que tomamos e que demonstravam de forma inegável a ilegalidade, como já haviam sentenciado o IMT a AMT e os Tribunais.

A União Europeia com a autoridade que lhe era reconhecida e afirmada pelo Governo veio, posteriormente, também, a sentenciá-lo.

“Os serviços a coberto de plataformas eletrónicas têm a natureza de transporte e não de simples serviços da área da sociedade de informação”.

A verdade é que forças transcendentais, mais do que seria imaginável impediram que a legalidade vingasse ... e se impusesse.

A ANTRAL tem, porém, a consciência de que tudo fez para assegurar o cumprimento da lei e se aqui e ali actuou com maior veemência foi fruto da complexidade do problema e reacção legítima à violação constante da mesma.

Visamos as instituições, não as pessoas e por isso o que resta hoje é o prosseguimento das acções judiciais contra os infractores, entre as quais se conta uma dirigida contra o Estado, conscientes de que a razão nos assiste.

Em Outubro de 2018, a página foi virada e aquilo que era ilegal passou a ser legal.

Como cidadãos cumpridores, cumprimos as leis da República, como sempre fazemos.



Porém, o estado de legalidade veio com a desigualdade, com as diferenças de condições a vários níveis e com a quebra da rentabilidade para aqueles que prestam um serviço público por obrigação e, por isso, nem tudo está bem.

Senhor Ministro, aproveitando a presença de V. Exa. neste dia de reflexão e debate sobre o estado actual do sector e seu futuro temos, respeitosamente, algumas mensagens que lhe queremos deixar de forma a suscitar a Vossa preocupação e alta intervenção:

I O Decreto-lei n.º 35/2016, de 21 de Novembro

Este diploma nasceu torto.

Este diploma teve um objectivo que se esgotou.

Então, porque é que está em vigor?

Trata-se de uma penalização que apenas serviu para penalizar, ainda mais, o táxi e que, ainda, hoje se mantém!

Senhor Ministro ajude-nos a banir esta aberração do contexto legislativo actual.

II O equilíbrio do mercado com o regime desigual entre plataformas e táxis

Como V. Exa. sabe a lei das plataformas o Decreto-Lei n. 45/2018, de 10 de Agosto, liberaliza o transporte de passageiros em viaturas ligeiras em Portugal.

De facto, o licenciamento de empresas e veículos é feito, de forma livre, sem concurso público e sujeição a quaisquer limites.



O preço é livre e inexistem restrições geográficas de operação permitindo que um carro faça transporte em qualquer concelho do país nos dois sentidos, podendo permanecer em qualquer local, escolhendo assim, livremente, trabalhar nos períodos de maior rentabilidade e vice-versa.

A formação para acesso à profissão de motorista é mais simples e menos demorada e a estes está vedada a equivalência para condução do táxi ao invés do motorista de táxi que está automaticamente habilitado a conduzir um TVDE, com os efeitos que facialmente se intuem.

O preço não está tabelado sendo por isso de livre fixação pelas plataformas, ao invés o preço do táxi encontra-se inalterado desde 2012.

Acresce a capacidade financeira das plataformas que aliam o serviço de transporte a múltiplas actividades como o transporte de alimentação e outras.

Onde está o equilíbrio? É esta concorrência justa?

Senhor Ministro permita-nos que recordemos o que disse a AMT sobre a entrada de plataformas electrónicas, com uma proposta de lei similar à que entrou em vigor.

“Entre outros riscos avulta, desde logo, a criação de condições que favorecem a **cartelização**, bom como a **consolidação do aumento de Poder de Mercado**” - **ver pronuncia 8/2016, página 49.**



Porque sabemos que hoje já nem toda gente pensa como há uns meses atrás, ao olhar para a realidade do transporte TVDE e considera que a competência para regular sustentadamente este modelo de transporte deve estar na alçada dos municípios, então, o que espera o Governo para propor esta alteração.

A ANTRAL está, ainda hoje, à espera do cumprimento da promessa que foi feita no Parlamento no dia em que pusemos termo à paralisação que, durante uma semana de Outubro de 2018, mostrou o seu desagrado pela nova regulamentação.

Olhamos ao estudo recente da OCDE, em cooperação com a autoridade da concorrência e constatamos com agrado ser lançado um cenário de abertura a contingentes intermunicipais, tal com o ANTRAL vem propondo.

O cenário actual é mau de mais para ser olhado com imobilismo. A regulamentação que Portugal recentemente adoptou, é a que mais, por essa Europa fora penaliza o Sector do Táxi, quando comparada com outras. A título de exemplo veja-se o caso da nossa vizinha Espanha em que o número de licenças VTC está limitado a uma por cada 30 táxis.

O Supremo Tribunal Espanhol entendeu e a nosso ver bem que “as licenças necessárias são sempre proporcionais”.

Veja-se, também, o exemplo de Roma, cidade com um contingente de 7900 táxis com as licenças de plataformas limitadas a um contingente de 1100.

É a proporcionalidade ... coisa diferente é não ter em consideração que tem mesmo de haver uma proporcionalidade! como acontece, no presente em Portugal.



Assim, uma vez mais, contamos com V. Exa para ajudar este Sector promovendo o reequilíbrio e uma concorrência igual.

8

III A modernização do Sector e o apoio justo para alavancar a mesma.

O táxi é universal

O táxi desenvolve uma actividade de interesse público.

O táxi desempenha esta função à quase 100 anos.

A Antral quando, em 16 de Março de 2016 reuniu com V. Exa. não foi pedir dinheiro mas a reposição da legalidade.

Partiu, no entanto, do Governo uma proposta de apoio ao Sector de 17 milhões, como noticiava imediatamente a imprensa:

“Governo dá 17 milhões aos taxistas, (...)

Senhor Ministro, como retomar a consideração desse apoio?

É verdade que recentemente o Ministério de V. Exa. acolheu criar um pequeno apoio ao desenvolvimento da implementação da plataforma electrónica izzy move. São 100 mil euros que estão sob candidatura mas é uma gota no oceano em comparação com o que foi anunciado!

Ficamos assim, na expectativa que nos convoque para a reposição do elenco de medidas e apoios constante do pacote de Março de 2016.



Importa recordar a posição da ANTRAL de não assinar, em Julho de 2018, o documento do grupo de trabalho pelas razões então expostas o que não significou qualquer negação à modernização mas, a defesa de princípios de que o caminho dessa modernização não se faz acorrer e passa por medidas verdadeiramente de fundo, muitas delas há muito pedidas e porventura, neste momento, até a necessitar de actualização.

IV O transporte flexível

Senhor Ministro, o táxi perdeu, nas regiões onde é quase o único meio de transporte que serve populações esquecidas muitos serviços com a criação do regime de transporte de doentes não urgentes e com a proliferação de transporte impulsionado por organizações locais (incluindo Câmaras Municipais e Juntas de Freguesia).

A lei, que ora regula este transporte flexível, apontou o táxi como parte do elo da cadeia com aptidão para integrar o transporte combinado e multimodal.

A ANTRAL acredita nas potencialidades da sua plataforma digital izzymove – ÚNICA PLATAFORMA EM PORTUGAL DE ÂMBITO NACIONAL, para integrar qualquer solução municipal e intermunicipal.

Trata-se de uma articulação que o Governo não pode deixar de fazer com a Associação Nacional de Municípios e este Sector, antes de mais evitando que a lei seja ultrapassada em favor de outros modelos de negócio.



V As medidas legislativas para a modernização

Senhor Ministro desde que a lei das plataformas entrou em vigor o táxi foi objecto das seguintes alterações legislativas:

10

- a) Taxímetros e sua localização;
- b) Cor e idade dos veículos táxi;
- c) Possibilidade de suspensão da actividade por um ano;
- d) A redução do período de substituição dos veículos, em sede de ISV, em menos 1 ano.

Como facilmente se depreenderá isto pouco ou nada contribui para a modernização!

Ora, relevando as condições desequilibradas entre os operadores de TÁXI e TVDE que concorrem para a crescente perda de receita do primeiro, hoje, de forma alguma, se podem invocar benefícios inerentes à actividade de táxi que compensem essa gritante diferença.

Só um exemplo, sabe V. Exa que se um táxi se acidentar o tempo de reparação significa paragem absoluta de actividade ao passo que um TVDE pode ser imediatamente substituído.

Como sabe, também, um táxi obedece a uma zona geográfica. Ora, ao consideramos um táxi de Albufeira que respeita o serviço publico obrigatório 24 sobre 24 horas, durante o ano inteiro, como pode este, na época de verão, subsistir com a chegada ao mesmo mercado de centenas de veículos das plataformas?



O Corredor Bus, como V. Exa. sabe não há TVDE que nele não circule.

Praças de táxis são um bem público ao serviço dos utentes pois, colocam este em proximidade com o veículo

11

Benefício do IUC na parte em que é cumprido pela Autoridade Tributária e o contraponto de uma substituição de uma licença custar 750 euros quando que para um TVDE nada custa.

Senhor Ministro será que queremos asfixiar o transporte em táxi e deixar as populações à sua sorte?

Como pode o táxi competir quando hoje o número de licenças em Lisboa ronda as 3500 e só uma das plataformas anuncia que já tem inscritos 8000 condutores?

Como pode isto ser sustentável? Como pode o Táxi competir com esta total discrepância de meios e condições?

Claro que os homens e mulheres que investem neste sector não são de baixar os braços, no entanto não lhes atem mais as mãos e as pernas...

O Sector está a fazer o seu papel mas depende de múltiplos factores, no acesso e na operação que compete ao Estado alterar.

Há propostas em cima da mesa, espera-se um estudo sobre a situação actual, que o sector está a promover, espera-se uma posição da União Europeia, espera-se pela retoma dos trabalhos de modernização, espera-se por uma iniciativa que devolva aos municípios a gestão de todo o transporte, espera-

Antral

Associação Nacional
dos Transportadores Rodoviários
em Automóveis Ligeiros



se pela actuação da regulação neste mar de meios de transporte que proliferam todos os dias sem qualquer controlo e limite...

12

Como podem as cidades subsistir a este desenfreado injectar de veículos sem limite e controlo?

Como podem as cidades manter o seu equilíbrio? Manter um ecossistema, como hoje se diz, inteligente?

Senhor Ministro, contamos consigo. Não deixe que tudo isto se mantenha por muito mais tempo!

Muito Obrigado.