



RELATÓRIO ESTATÍSTICO

SERVIÇOS DE TRANSPORTE EM TÁXI

A realidade atual e a evolução na última década

**Observatório dos Mercados da Mobilidade, Preços e
Estratégias Empresariais**

abril de 2017

ÍNDICE

SUMÁRIO EXECUTIVO	3
1. INTRODUÇÃO.....	5
2. LICENÇAS MUNICIPAIS DE TÁXIS.....	7
2.1. A realidade atual	7
2.2. A evolução na última década	10
2.3. O número de táxis licenciados e a população residente.....	11
3. CONTINGENTES MUNICIPAIS DE TÁXIS.....	17
3.1. A realidade atual	17
3.2. A evolução na última década	20
3.3. Âmbito geográfico da contingentação	23
4. REGIMES DE ESTACIONAMENTO.....	24
5. INFORMAÇÃO ESTATÍSTICA E A REFLEXÃO REGULATÓRIA.....	26
6. CONCLUSÕES.....	28

SUMÁRIO EXECUTIVO

Enquadramento

O presente relatório estatístico constitui um primeiro passo para o aumento da transparência relativamente às condições de prestação de serviços de transporte em táxi em Portugal, permitindo, pela primeira vez, conhecer de forma integrada dados sobre a prestação destes serviços.

A informação sistematizada potencia a adoção de decisões legislativas e regulatórias mais informadas e adequadas aos interesses dos utilizadores dos serviços de transporte em veículos ligeiros e, simultaneamente, possibilita uma avaliação dos efeitos dessas decisões. Acresce que esta recolha e análise, ao incrementar o conhecimento existente e ao aprofundar a relação de cooperação com os municípios, resulta num reforço da capacidade da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT) em prosseguir, de forma mais eficaz, a sua missão neste setor.

O conhecimento criado com esta ação não se esgota neste relatório, sendo também disponibilizada a análise interativa da informação através de um [microsite](#)¹, assegurando-se simultaneamente um acesso aberto aos dados. Desta forma, potencia-se o uso da informação e um contínuo aprofundamento da análise e do conhecimento.

Este relatório resulta da recolha estatística efetuada junto de todos os 308 municípios portugueses sobre o número de táxis licenciados, os contingentes estabelecidos (número máximo de táxis a licenciar) e sobre as disposições relativas ao seu estacionamento.

A realidade atual e a evolução na última década

Constatou-se que, em agosto de 2016, existiam em Portugal 13.776 táxis licenciados, correspondendo a cerca de 1,33 táxis por cada mil residentes. Uma proporção significativa destes táxis encontrava-se licenciada nos concelhos de Lisboa e do Porto, representando respetivamente 25,4% e 5,1% do número total de táxis licenciados.

Os dados revelam uma disparidade considerável entre concelhos no número de táxis licenciados, bem como a prevalência de concelhos com um reduzido número de táxis. Com efeito, 95% dos concelhos (292) tinham menos de 100 táxis e cerca de metade dos concelhos tinham 20 ou menos táxis licenciados. Por outro lado, os 8% dos concelhos com mais táxis representavam mais de 50% do total de táxis.

Existiam 14.857 lugares definidos na globalidade dos contingentes, contabilizando-se assim 1.081 lugares não ocupados, equivalendo a cerca de 7% do total de lugares.

O indicador número de táxis por mil residentes apresenta valores muito heterógenos nos 308 concelhos, registando um valor mínimo de 0,2 no Seixal e um valor máximo de 6,9 em Lisboa. Os valores deste indicador por concelho devem ser analisados caso a caso e comparados com precaução, sendo pertinente considerar outros fatores com influência na procura de serviços de transporte em táxi para melhor enquadrar as diferenças existentes.

O exemplo da área metropolitana de Lisboa é demonstrativo da heterogeneidade existente no número de táxis ponderado pela população. Esta região representa 34% dos táxis e 27% da população nacional, porém, apenas o concelho de Lisboa representa 25% dos táxis e 5% da população. Nos restantes concelhos desta área metropolitana, a

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

percentagem do número de táxis é inferior à percentagem de residentes. Por exemplo, o Seixal tem 1,6% da população nacional e 0,3% do número de táxis.

A estrutura da oferta tem-se mantido muito estável, quer no número de táxis licenciados, quer nos contingentes definidos e nas vagas nesses contingentes. Com efeito, o número de táxis licenciados e o número de lugares nos contingentes cresceu menos de 1% na última década. Adicionalmente, verifica-se que, na grande maioria dos concelhos, não existiram alterações no número de táxis licenciados e de lugares nos contingentes.

As alterações mais relevantes, embora com reduzida expressão em número absoluto, ocorreram no âmbito dos contingentes especiais de táxis para pessoas com mobilidade reduzida, identificando-se aumentos relativos significativos, quer de licenças (82 licenças, 27 vezes mais), quer de lugares nos contingentes (34 lugares, 63%).

Se a oferta se tem mantido estável, o mesmo não poderá ser dito quanto a dois fatores que podem influir na procura por serviços transporte em táxi: a população residente e o turismo. Com efeito, o aumento do turismo tem sido generalizado, observando-se, numa década, um aumento superior a 40% do número de dormidas em estabelecimentos hoteleiros. A população residente em Portugal tem sofrido uma alteração menos significativa e generalizada, registando-se uma queda de 2% face a 2006, porém com aumentos e reduções substanciais, em alguns concelhos.

Tem sido pelo efeito destas alterações que, face a 2006, em Portugal, o número de táxis por mil residentes aumentou de 1,30 para 1,33 (3%), tendo, por outro lado, o número de táxis por mil dormidas em estabelecimentos hoteleiros caído de 0,36 para 0,26 (29%). As alterações foram significativas nos concelhos de Lisboa e do Porto, com um crescimento de 6,2 para 6,9 (11%) no número de táxis por mil residentes em Lisboa e uma queda no número de táxis por mil dormidas em estabelecimentos hoteleiros, no Porto, de 0,54 para 0,24 (56%), e em Lisboa, de 0,60 para 0,35 (42%).

Na sua maioria (77%), os municípios estabelecem contingentes com âmbito territorial infra concelhio (e.g. freguesia) e aplicam o regime de estacionamento fixo (79%).

Os dados recolhidos reforçam a relevância e oportunidade de uma reflexão sobre o enquadramento legislativo e regulatório do transporte de passageiros em veículos ligeiros, nomeadamente no que se refere ao regime de contingentação dos serviços de transporte em táxi.

A relevância da informação na análise do enquadramento legislativo e regulatório

A existência de informação estatística sobre o setor potencia a definição e aplicação de um enquadramento regulatório adequado, eficiente e que vá ao encontro dos interesses dos utilizadores. A informação estatística permite tomar decisões mais informadas, tendo por base a realidade existente. Permite ainda efetuar projeções sobre os efeitos de eventuais alterações ao enquadramento regulatório com menor incerteza e monitorizar os efeitos concretos dessas alterações, inclusivamente tendo em atenção aspetos específicos que se considere relevante acautelar ou garantir.

É, assim, necessário instituir procedimentos regulares de recolha de informação e continuar a aprofundar o conhecimento sobre o setor do transporte de passageiros em veículos ligeiros. Constitui prioridade da AMT participar e promover, em articulação com outras entidades competentes e com os *stakeholders* públicos e privados relevantes, a reflexão sobre o enquadramento regulatório do setor.

1. INTRODUÇÃO

Uma condição essencial à definição e aplicação de uma regulação eficiente no *Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes* reside na existência de um conhecimento detalhado sobre o mesmo. Um conhecimento profundo dos mercados da mobilidade, assim como das suas condições e especificidades, é particularmente importante para identificar a necessidade de regulação e, nesse caso, definir as características específicas do enquadramento regulatório a aplicar.

Neste contexto, a AMT identificou como prioridade estratégica o desenvolvimento e a implementação do Observatório dos Mercados da Mobilidade, Preços e Estratégias Empresariais, no âmbito do qual o presente relatório se insere. O Observatório será o principal pilar de construção e partilha de conhecimento sobre o *Ecosistema da Mobilidade e dos Transportes*, tendo em vista, fundamentalmente, o exercício das funções de regulação, de supervisão e de fiscalização da AMT, através do tratamento, análise e divulgação de informação estatística e de estudos.

Num momento em que se discute o enquadramento legislativo e regulatório do transporte de passageiros em veículos ligeiros, é prioritário reforçar e promover o conhecimento sobre o setor, nomeadamente no que se refere aos serviços de transporte em táxi. Reforçar porque o conjunto de informação agora disponibilizado permite, pela primeira vez, conhecer em detalhe e de forma quantificada a realidade do setor dos serviços de transporte em táxi e a sua evolução. Promover porque, para além da criação de uma base de dados, também se disponibiliza a sua análise de forma interativa através de um [microsite](#) e se assegura um acesso aberto aos dados. Assim, potencia-se o uso da informação e um contínuo aprofundamento da análise e do conhecimento.

O presente relatório visa fornecer mais um contributo da AMT para a reflexão sobre o quadro legislativo e regulatório. Esta Autoridade pronunciou-se por várias vezes sobre o setor dos serviços de transporte em veículos ligeiros, quer sobre os serviços suportados em plataformas eletrónicas, quer relativamente ao projeto legislativo de regulamentação da atividade de transporte em veículo descaracterizado a partir de plataformas eletrónicas, ou ainda quanto ao “Relatório preliminar sobre concorrência e regulação no transporte de passageiros em veículos ligeiros” da Autoridade da Concorrência.

Este documento resulta da recolha estatística efetuada junto dos 308 municípios portugueses² sobre o número de táxis licenciados a nível municipal, os contingentes (número máximo de táxis a licenciar) e as disposições sobre o seu estacionamento. Trata-se de matérias que influenciam decisivamente as condições de prestação de serviços de transporte em táxi e que estão em foco na atual reflexão sobre o enquadramento legal e regulatório. Porém, não existia um conhecimento concreto e global sobre estas questões, lacuna que o relatório e a informação disponibilizada no *microsite* vêm ajudar a colmatar.

A disponibilização de informação factual sobre o setor e tendo como fonte dos dados os municípios, que possuem amplas competências no setor e a possibilidade de acompanhar a sua evolução de forma próxima, enriquece o debate e potencia a tomada de decisões mais informadas e adequadas aos interesses dos utilizadores. Com efeito, o regime de acesso ao mercado (licenciamento) e a definição dos contingentes

² Foram também recolhidos elementos junto da Direção Regional da Economia e Transportes da Região Autónoma da Madeira e da Direção Regional dos Transportes da Região Autónoma dos Açores.

e dos regimes de estacionamento de táxis fazem parte do conjunto de atribuições dos municípios, permitindo-lhes ter uma influência substancial nas condições de prestação destes serviços, assim como possuir um conhecimento ímpar sobre o seu funcionamento.

O conhecimento associado à recolha estatística agora divulgada constitui igualmente uma intervenção proactiva que possibilita uma avaliação adequada dos efeitos das opções legislativas e regulatórias que venham a ser tomadas quanto ao transporte de passageiros em veículos ligeiros. Apenas tendo acesso à evolução histórica e ao cenário presente da prestação de serviços de transporte em táxi será possível estudar adequadamente os efeitos decorrentes de decisões legislativas e regulatórias. Acresce que, independentemente das decisões adotadas, será sempre essencial assegurar um acompanhamento dos seus efeitos no mercado, suportado em evidência empírica.

A AMT continuará a recolher informação sobre o setor, por forma a aprofundar o seu conhecimento sobre o mesmo e a promover uma definição e aplicação do enquadramento regulatório suportada em evidência empírica. Pretende-se, neste documento, identificar matérias específicas onde seja relevante obter maior conhecimento.

O que são os serviços de transporte em táxi³?

Os serviços de transporte em táxi consistem no transporte de passageiros utilizando um veículo automóvel ligeiro de passageiros. Em regra, este veículo está equipado com aparelho de medição de tempo e distância (taxímetro) e possui distintivos próprios.

O transporte ocorre unicamente ao serviço de uma entidade⁴, de acordo com o itinerário escolhido por esta e mediante o pagamento do preço calculado pelo taxímetro. No atual enquadramento legal, o cálculo do preço final resulta da aplicação da convenção estabelecida entre a Direção-Geral das Atividades Económicas e as associações representantes dos detentores de licenças de táxi.

Os veículos utilizados têm de apresentar determinadas características (dimensão, lotação e imagem) e os motoristas estão obrigados a possuir o título profissional de motorista de táxi, designado por certificado de motorista de táxi.

A prestação de serviços de transporte em táxi implica que o prestador possua um alvará emitido pelo Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. (IMT) e uma licença municipal para cada veículo que utiliza na prestação de serviços com origem nesse concelho.

³ Também definidos como transportes públicos de aluguer em veículos ligeiros de passageiros. 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. 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. No âmbito da presente recolha estatística, a AMT solicitou ao IMT dados relativos à evolução anual das licenças de táxis Letra A e Letra T, assim como sobre eventuais alterações nos contingentes estabelecidos. Não foi ainda possível obter dados completos sobre estes serviços. A AMT continuará a tentar aprofundar o conhecimento sobre estes serviços.

⁴ Não obstante, de acordo com o artigo 7.º do Decreto-Lei n.º 60/2016, de 8 de setembro, que estabelece as regras específicas aplicáveis à prestação de serviço público de transporte de passageiros flexível, é permitida a realização de transporte coletivo em táxi para efeitos de prestação de serviço de transporte flexível de passageiros. Também o artigo 24.º do Decreto-Lei n.º 251/98, de 11 de agosto, prevê a possibilidade da ex-DGTT (atual IMT) poder autorizar a realização de transportes coletivos em táxi, em condições a definir por despacho.

2. LICENÇAS MUNICIPAIS DE TÁXIS

As licenças municipais de táxi?

Enquanto o alvará de acesso à atividade (emitido pelo IMT) é atribuído ao prestador, as licenças municipais são associadas a um único veículo. Ou seja, um prestador que possua vários táxis terá que possuir um número de licenças municipais idêntico ao número de táxis que prestam serviços com origem nesse município.

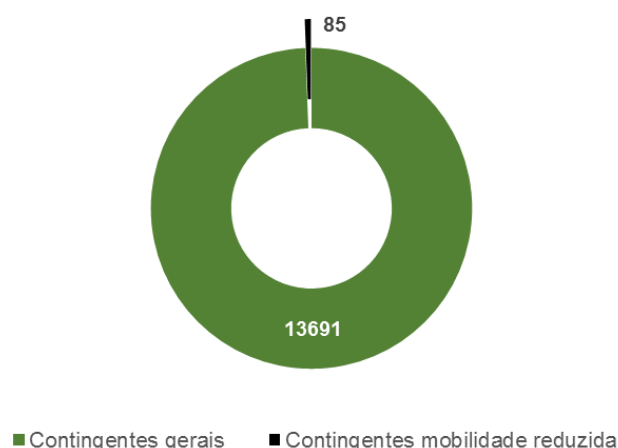
As licenças podem ser obtidas quer por meio de concurso público lançado pelos municípios, quer pela sua aquisição no mercado secundário (a quem já as detenha).

2.1. A realidade atual⁵

A prestação de serviços de transporte em táxi a partir de um dado município implica que o prestador detenha uma licença por cada veículo utilizado. Estas licenças são atribuídas pelos municípios através de concurso público⁶.

Em agosto de 2016 existiam em Portugal 13.776 táxis licenciados, correspondendo a 1,33 táxis por cada mil residentes⁷. Mais de 99% destes táxis encontravam-se licenciados no âmbito de contingentes gerais, existindo apenas 85 táxis licenciados no âmbito de contingentes especiais para pessoas com mobilidade reduzida (0,6% do total). O número de táxis preparados para o transporte de pessoas com mobilidade reduzida será superior ao número de táxis licenciados no âmbito de contingentes de mobilidade reduzida, dado que os veículos homologados para este tipo de transporte podem estar licenciados dentro do contingente geral. Aliás, a legislação prevê a existência de contingentes de mobilidade reduzida sempre que a necessidade de veículos preparados para o transporte de pessoas com mobilidade reduzida não possa ser assegurada pela adaptação dos táxis existentes no concelho. A AMT pretende conhecer em detalhe a quantidade de táxis preparados para o transporte de pessoas com mobilidade reduzida e enriquecer a informação disponível sobre esse tipo específico de transporte.

Gráfico 1 – Total de licenças por tipo de contingente (n.º)



⁵ Os dados referem-se a agosto de 2016 e foram recolhidos para o universo dos municípios.

⁶ As licenças municipais já atribuídas podem ser transacionadas em mercado secundário.

⁷ A fonte dos dados relativos à população residente é o Instituto Nacional de Estatística. Uma vez que os dados da população residente para 2016 ainda não estão disponíveis, foram usados os de 2015.

O que são os contingentes e quais existem?

A atribuição de licenças encontra-se limitada pelos contingentes de âmbito municipal, que correspondem ao número máximo de licenças que pode ser concedido num concelho. Este número máximo (contingente) é fixado pelos municípios, com uma periodicidade não inferior a 2 anos.

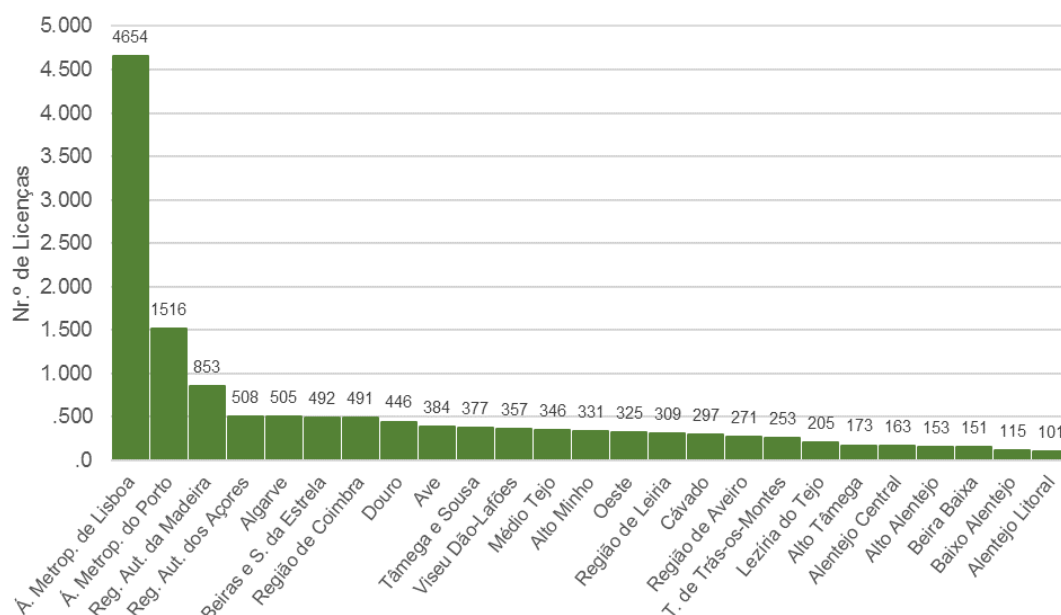
A diferença entre o número de táxis licenciados e o contingente definido corresponde ao número de veículos que ainda poderiam ser licenciados. Podem, porém, existir vagas no contingente, mas não ser aberto um concurso público para a sua atribuição, impedindo a emissão de novas licenças.

Em complemento aos contingentes gerais, a legislação prevê a possibilidade de regimes específicos de contingência de táxis, nomeadamente:

- Contingentes especiais de táxis para pessoas com mobilidade reduzida, sempre que a necessidade deste tipo de veículos não possa ser assegurada pela adaptação dos táxis existentes no concelho.
- Contingentes especiais de táxis, a estabelecer pelo IMT, com natureza predominantemente extra concelhia, que visam responder a preocupações de coordenação do serviço de táxis com terminais de transporte terrestre, aéreo, marítimo ou intermodal.

Dos 13.776 táxis licenciados em Portugal, 12.415 encontravam-se no Continente e significativamente concentrados nas áreas metropolitanas de Lisboa e do Porto. Estas áreas representavam 6.170 veículos (45% do total nacional). Todas as restantes NUTS III⁸, à exceção das Regiões Autónomas da Madeira e dos Açores e da Região do Algarve, possuíam menos de 500 táxis licenciados.

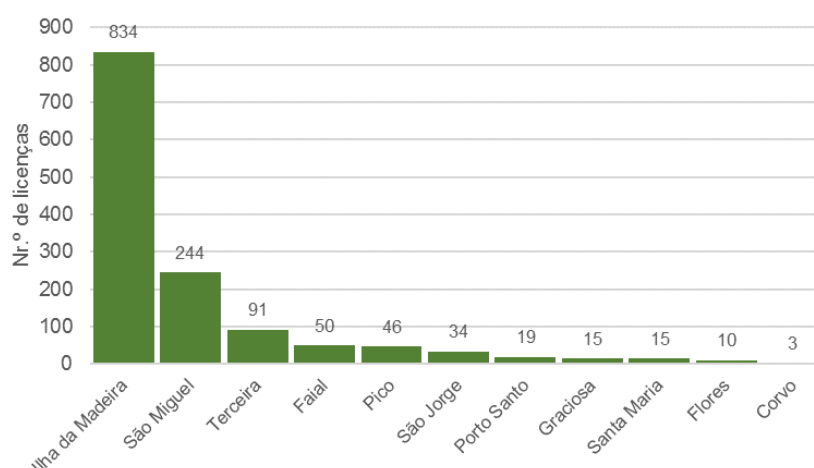
Gráfico 2 – Licenças de táxi, por região – NUTS III (n.º)



⁸ Acrónimo de “Nomenclatura das Unidades Territoriais para Fins Estatísticos”. Constitui um sistema hierárquico de divisão do território em regiões, dividindo-se em 3 níveis (NUTS I, NUTS II, NUTS III), definidos tendo por base critérios populacionais, administrativos e geográficos. Atualmente, os 308 municípios nacionais estão agrupados em 25 NUTS III.

Existiam 1.361 táxis licenciados nas Regiões Autónomas (10% do total nacional), estando a sua maioria concentrados na Região Autónoma da Madeira (RAM). A ilha da Madeira possuía 98% dos 853 táxis licenciados na RAM, detendo Porto Santo 19 táxis licenciados. A Região Autónoma dos Açores (RAA) possuía 508 táxis licenciados, destacando-se a ilha de São Miguel com 244 táxis (48% das licenças na RAA).

Gráfico 3 – Licenças de táxi nas Regiões Autónomas, por ilha (n.º)



Ao nível concelhio, os 5 concelhos com mais táxis licenciados representavam cerca de 36% do número total de táxis licenciados em Portugal, destacando-se a relevância dos concelhos de Lisboa e do Porto com 30,5% do total de licenciamentos. O terceiro concelho com mais táxis licenciados era o Funchal, com 454 táxis licenciados, equivalendo a 3,3% das licenças atribuídas. Releva-se que Lisboa possuía mais de 25% do total de táxis, representando a sua população residente cerca de 5% do total nacional.

Tabela 1. Concelhos com mais táxis licenciados

CONCELHO	TÁXIS LICENCIADOS (n.º)	% TOTAL NACIONAL	% POP. NACIONAL
Lisboa	3497	25,4%	4,9%
Porto	700	5,1%	2,1%
Funchal	454	3,3%	1,0%
Cascais	194	1,4%	2,0%
Ponta Delgada	147	1,1%	0,7%

Por outro lado, os 6 concelhos com menos táxis licenciados possuíam 14 táxis. Este valor corresponde a 0,1% do número total de táxis licenciados em Portugal.

Tabela 2. Concelhos com menos táxis licenciados

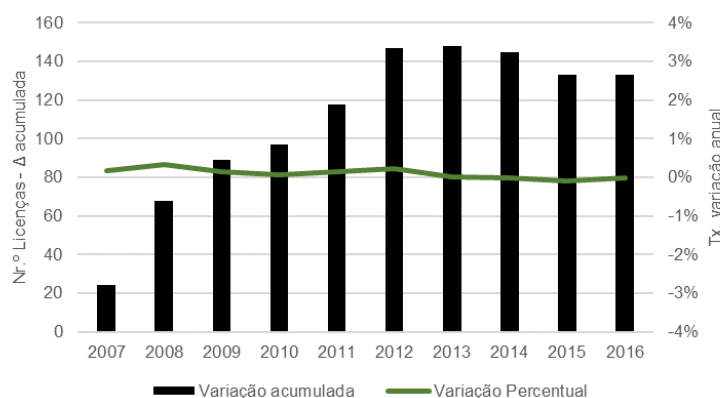
CONCELHO	TÁXIS LICENCIADOS (n.º)	% TOTAL NACIONAL	% POP. NACIONAL
Barrancos	1	0,01%	0,02%
Alvito	2	0,01%	0,02%
Mourão	2	0,01%	0,02%
Constância	3	0,02%	0,04%
Corvo	3	0,02%	0,004%
Vidigueira	3	0,02%	0,05%

Os dados revelam a existência de uma disparidade significativa no número de táxis licenciados entre os concelhos com mais táxis e os concelhos com menos táxis, assim como a prevalência de um grande número de concelhos com um reduzido número de táxis. Com efeito, 8% dos concelhos com mais táxis representavam mais de 50% do número total de táxis. Adicionalmente, verifica-se que 95% dos concelhos (292) tinham menos de 100 táxis e que cerca de metade dos concelhos tinham 20 ou menos táxis licenciados. As diferenças no número absoluto de táxis licenciados são expectáveis tendo em conta a elevada diversidade dos concelhos na população (em número e características socioeconómicas), atividade económica, padrões de mobilidade, organização territorial e outros fatores que podem influir na utilização dos serviços de táxi.

2.2. A evolução na última década

Os dados disponíveis indicam que o número total de táxis se tem mantido estável, crescendo menos de 1% numa década⁹. De facto, as taxas de variação anual são quase nulas, identificando-se um aumento de 133 táxis licenciados face ao final de 2006.

Gráfico 4 – Variação acumulada do número de licenças de táxi

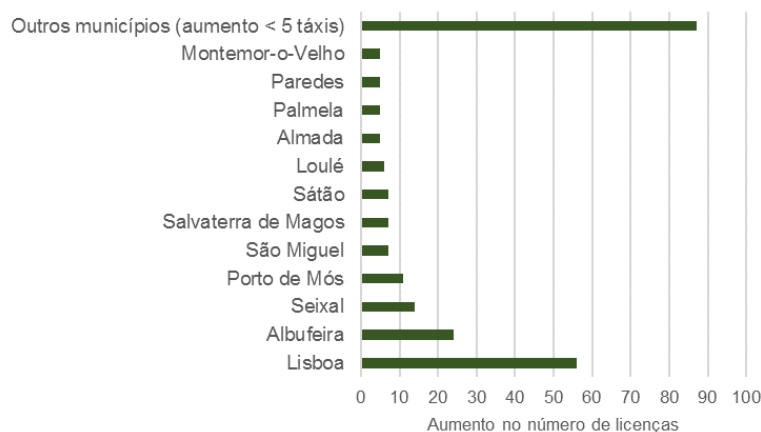


A relativa estabilidade do número de táxis licenciados resultou, em grande parte, do facto de 65% dos municípios não ter alterado o número total de táxis licenciados durante o período em análise. Verifica-se ainda que o número de táxis licenciados aumentou em 22% dos municípios e diminuiu em 13%.

Os concelhos onde foi identificado um maior aumento no número de táxis licenciados foram Lisboa (56 táxis, 1,6%), Albufeira (24 táxis, 29,6%), Seixal (14 táxis, 56,0%) e Porto de Mós (11 táxis, 84,6%). Estes concelhos representam 44% do aumento total no número de táxis licenciados registado nos concelhos onde houve um crescimento.

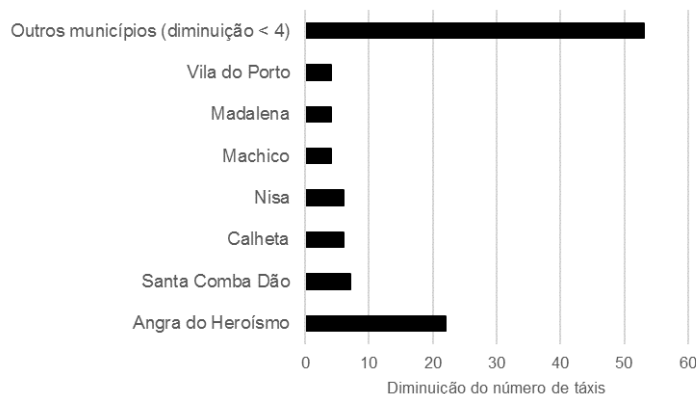
⁹ Existem dados relativos a 2016 para todos os concelhos. Nos anos anteriores a 2016, um número marginal de municípios (no máximo 17 em 2006) não tinha informação disponível. Para esses concelhos, para os anos em que não existia informação, os valores assumidos na análise decorrem da aplicação, aos dados disponíveis, das taxas de variação anual apuradas para os concelhos com informação.

Gráfico 5 – Concelhos onde o número de táxis licenciados aumentou entre 2006 e 2016 (n.º)



Por outro lado, as maiores reduções no número de táxis licenciados ocorreram sobretudo em concelhos localizados na RAA e na RAM. Destacam-se nomeadamente as reduções em Angra do Heroísmo (22 táxis, 28,6%) e Calheta (6 táxis, 13,3%). No Continente é particularmente relevante a redução do número de táxis licenciados em Santa Comba Dão e Nisa (respetivamente 7 e 6 táxis, 31,8% e 37,5%).

Gráfico 6 – Concelhos onde o número de táxis licenciados diminuiu entre 2006 e 2016 (n.º)



Mais de 60% do aumento do número de táxis licenciados resultou do crescimento do número de licenças no âmbito de contingentes especiais para pessoas com mobilidade reduzida, passando de 3 para 85 licenças na década em análise. Os táxis licenciados no âmbito de contingentes gerais aumentaram 51 unidades, um crescimento de 0,4% face a 2006. Acresce que as reduções no número de táxis ocorreram unicamente em licenciamentos no contingente geral, não se identificando qualquer redução do número de táxis licenciados em contingentes especiais para pessoas com mobilidade reduzida.

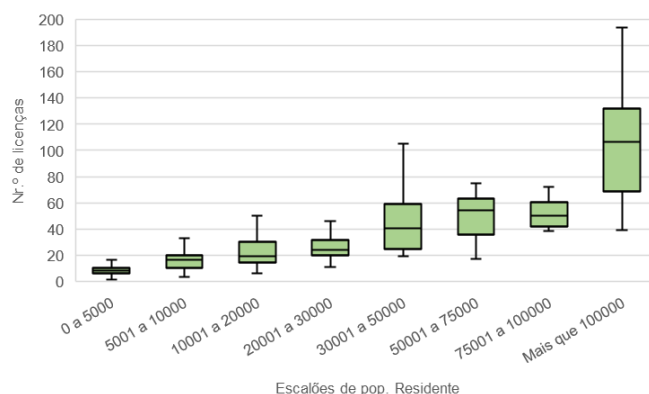
2.3. O número de táxis licenciados e a população residente

É expetável que a procura de serviços de táxi num determinado concelho esteja relacionada com os utilizadores potenciais nesse concelho, com relevo para a população residente. Porém, os utilizadores potenciais incluem ainda a população variável e flutuante, como a relacionada com o turismo e com movimentos pendulares, nomeadamente em áreas metropolitanas, em que uma proporção significativa da população não vive no mesmo concelho em que trabalha ou estuda. Acresce que a procura dirigida aos serviços de táxi estará relacionada com muitos outros fatores, para além da população (e.g.,

i) preço; ii) tempo de espera; iii) disponibilidade de outras soluções de transporte; iii) presença de equipamentos com grande utilização – estádios, hospitais, aeroportos e outras interfaces; iv) o interesse turístico da região; ou ainda v) os padrões de mobilidade existentes, incluindo as características específicas da mobilidade pendular). Para um melhor conhecimento do setor, é essencial obter informação mais detalhada sobre estes fatores e outros que possam influenciar a procura de serviços de transporte em táxi.

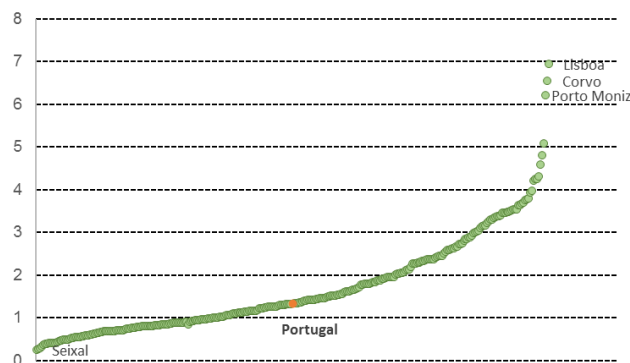
A análise da informação relativa ao número de táxis e à população residente nos concelhos revela uma relação estatística positiva entre estes dados, bem como uma tendência de aumento da dispersão absoluta do número de táxis com o aumento da população. De facto, o coeficiente de correlação linear entre estas duas variáveis é superior a 0,61. Também a análise da distribuição do número de táxis por agrupamento de concelhos definido em função da população permite observar uma relação positiva entre a população residente e o número de táxis licenciados e um aumento da dispersão absoluta do número de táxis licenciados nos agrupamentos de concelhos com maior população.

Gráfico 7 – Distribuição de táxis por agrupamento de concelhos (n.º)¹⁰



O indicador do número de táxis por mil residentes mostra valores muito heterógenos nos 308 concelhos. Com efeito, é possível identificar claramente a significativa dispersão dos valores deste indicador por concelho no gráfico seguinte. Identificam-se concelhos com um número muito reduzido de táxis por mil residentes (e.g. Seixal com 0,2) e concelhos com valores substancialmente superiores à média nacional (1,33 táxis), nomeadamente Lisboa, Corvo e Porto Moniz, possuindo mais de 6 táxis por mil residentes.

Gráfico 8 – Distribuição de táxis por mil residentes (n.º)



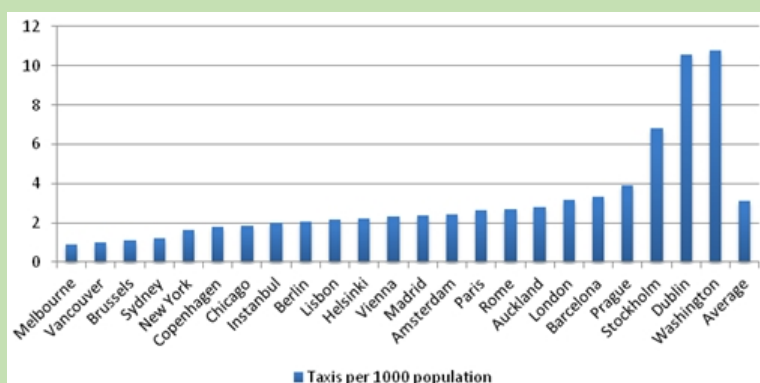
¹⁰ Não são apresentados os *outliers* (valores situados acima do limiar de 1,5 vezes o valor da distância entre o 1.º e o 3.º quartil dos agrupamentos – e.g. Lisboa no agrupamento com mais de 100 mil residentes).

Os valores deste indicador por concelho devem ser analisados caso a caso e comparados com precaução. É evidentemente diferente um valor de 6,9 táxis por mil residentes num concelho com cerca de 3500 táxis e meio milhão de residentes (Lisboa) ou o mesmo valor num concelho como o Corvo, situado numa ilha, com 3 táxis licenciados e cerca de 400 residentes.

Comparação do número de táxis por número de residentes

Conforme referido, os fatores que podem influenciar a procura e disponibilidade de táxis numa região são muitos e podem variar significativamente de uma área para outra. Não será assim adequado efetuar considerações sobre o número “adequado” de táxis tendo por base comparações simplistas e descontextualizadas entre as várias regiões. Em todo o caso, é importante conhecer qual a realidade existente em diferentes regiões, incluindo fora de Portugal, por forma a analisar os fatores que influenciam a procura destes serviços e poder analisar os efeitos de diferenças de legislação ou regulação.

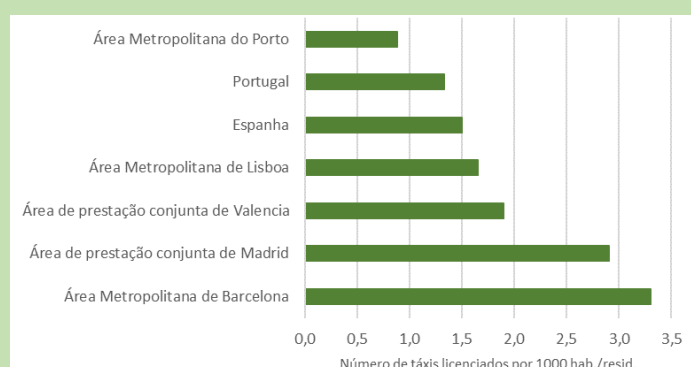
Gráfico 9 – Táxis por mil residentes em várias regiões e cidades (n.º)



Fonte: Indecon.

A origem dos dados é variada, incluindo Darbera (2010)¹¹ e sítios na internet de várias autoridades de transporte. Desconhece-se a fonte para Lisboa. Porém, é claro que os dados têm uma abrangência maior do que o concelho.

Gráfico 10 – Táxis por mil residentes em Portugal e Espanha – 2015 (n.º)



Fonte: AMT, utilizando dados da presente recolha e constantes em CNMC (2016)¹².

Área de prestação conjunta de Madrid inclui a cidade de Madrid e 44 municípios na sua proximidade.

Área Metropolitana de Barcelona inclui a cidade de Barcelona e 35 municípios na sua proximidade.

Área de prestação conjunta de Valência inclui a cidade Valência e 43 municípios na sua proximidade.

¹¹ Darbera, R. (2010). *Taxicab regulation and urban residents' use and perception of taxi services: a survey in eight cities*. 12th WCTR - World Conference in Transport Research.

¹² Conclusiones preliminares sobre los nuevos modelos de prestación de servicios y la economía colaborativa. Disponível em:

<https://docs.google.com/document/d/1n65MjUaTmRLuZCqTllqyWvobVqreR-iAzzs1mhxy2y0/edit>

O exemplo da área metropolitana de Lisboa é demonstrativo da heterogeneidade existente quanto ao número de táxis ponderado pela população em algumas regiões. Com efeito, a área metropolitana de Lisboa representa 34% dos táxis e 27% da população nacional. Porém, apenas o concelho de Lisboa representa cerca de 25% dos táxis e 5% da população. Refira-se ainda que, nos restantes concelhos da área metropolitana de Lisboa, a percentagem do número de táxis é inferior à percentagem de residentes. Por exemplo, o Seixal tem cerca de 2% da população nacional, mas aproximadamente 0,3% do número de táxis. Conforme referido, a consideração de outro tipo de fatores com influência na procura de serviços de transporte em táxi poderá melhor enquadrar as diferenças identificadas.

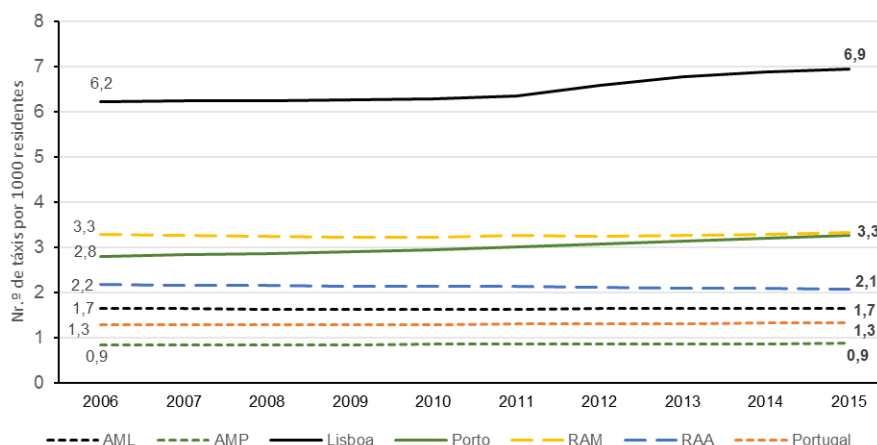
A consideração dos padrões de mobilidade – movimentos pendulares

De acordo com os Censos 2011, no concelho de Lisboa, onde residem cerca de 504 mil pessoas, entram mais de 425 mil pessoas de outros concelhos para estudar e trabalhar, saindo, para o mesmo efeito, cerca de 48 mil pessoas. Pelo contrário, no concelho de Sintra, onde residem 382 mil pessoas, entram cerca de 32 mil pessoas para estudar ou trabalhar, saindo perto de 110 mil pessoas. Estes movimentos pendulares, assim como os padrões de utilização dos serviços de transporte em táxi podem, em parte, melhor enquadrar as disparidades observadas entre concelhos quanto ao número de táxis. Releva-se que, em Lisboa, existem 3497 táxis licenciados (6,9 por mil residentes) e em Sintra estão licenciados 124 táxis (0,3 por mil residentes).

Fonte: Censos 2011 - População residente que trabalha ou estuda, segundo as entradas e saídas

Analisando a evolução da relação entre o número de táxis e a população residente verifica-se que, em Portugal, entre 2006 e 2015, o número de táxis por mil residentes aumentou de 1,30 para 1,33 (+3%). Este aumento foi significativo nos concelhos de Lisboa e do Porto, passando, respetivamente, de 6,2 para 6,9 (+11%) e de 2,8 para 3,3 (+18%). Porém, o número de táxis por mil residentes nas áreas metropolitanas de Lisboa e do Porto manteve-se relativamente estável. Na RAM, o número de táxis por mil residentes também se manteve estável (3,3), tendo-se reduzido cerca de 5% na RAA. (de 2,2 para 2,1).

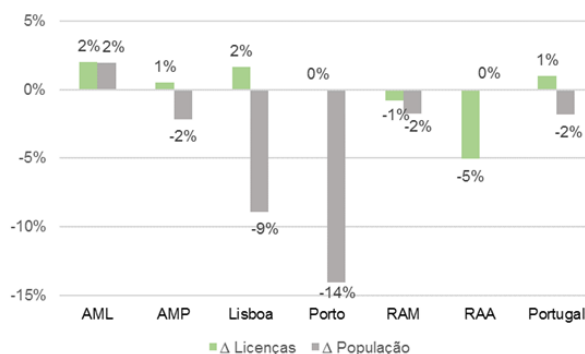
Gráfico 11 – Evolução dos táxis licenciados por mil residentes (n.º)



O aumento no valor deste indicador em algumas áreas geográficas, nomeadamente nos concelhos do Porto e de Lisboa, resulta sobretudo da diminuição da população residente nessas áreas e não do aumento do número de táxis licenciados. Aliás, conforme referido acima, em geral, o número de táxis variou muito pouco no período em

análise. Note-se ainda que, em alguns concelhos, o número de táxis licenciados por mil residentes caiu devido a um aumento significativo da população residente. Refiram-se os exemplos dos concelhos de Mafra, Alcochete e Cascais, localizados na área metropolitana de Lisboa, em que a população, face a 2006, aumentou respetivamente, 22%, 20% e 9%, contribuindo decisivamente para as reduções de 18%, 17% e 9% no indicador em análise.

Gráfico 12 – Variação do número de táxis e da população residente no período 2006-2015

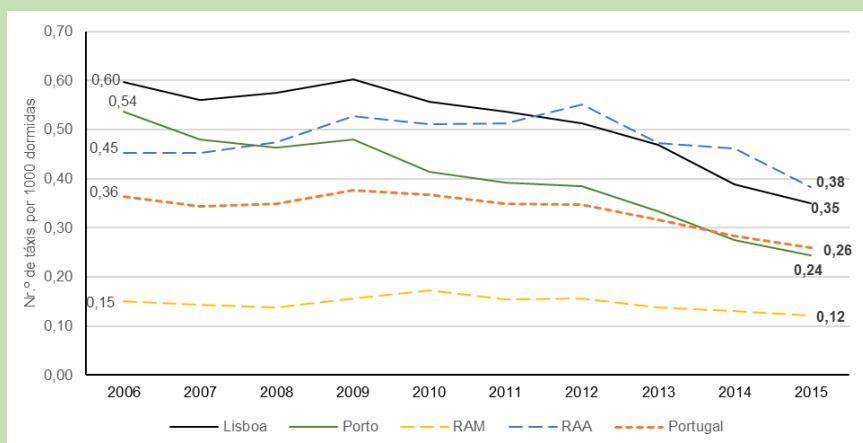


A consideração do turismo

Como referido, existem outros fatores que podem influenciar a procura de serviços de transporte em táxi, nomeadamente o turismo existente na região. Neste sentido, será relevante analisar a evolução do indicador do número de táxis por mil dormidas em estabelecimentos hoteleiros¹³.

Verifica-se que, a nível nacional, o valor deste indicador diminuiu de 0,36 para 0,26 (29%). De facto, existiu uma redução generalizada deste indicador, particularmente no concelho do Porto, em que o número de táxis por mil dormidas desceu de 0,54 para 0,24 (55%). No concelho de Lisboa ocorreu igualmente uma redução substancial do indicador analisado de 0,60 para 0,35 (42%). Na RAA., houve uma redução do indicador de 0,45 para 0,38 (15%), enquanto que, na RAM., a redução foi de 0,15 para 0,12 (19%).

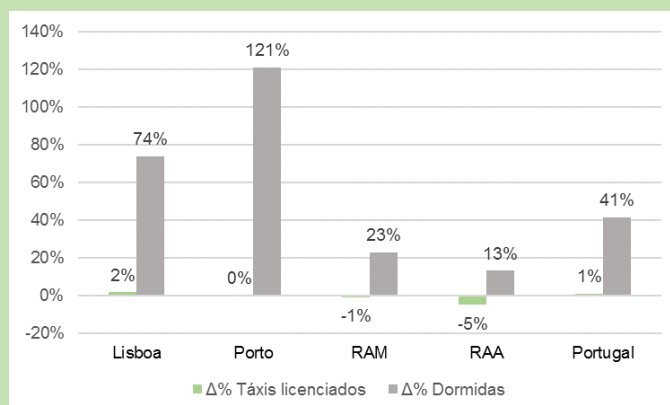
Gráfico 13 – Evolução dos táxis por mil dormidas em estabelecimentos hoteleiros (n.º)



¹³ A fonte dos dados sobre dormidas em estabelecimentos hoteleiros é o Instituto Nacional de Estatística. Estão disponíveis dados até 2015. As relações estabelecidas entre o número de licenças e lugares nos contingentes em agosto de 2016 e as dormidas em estabelecimentos hoteleiros usam os dados de 2015.

À semelhança do concluído quanto à evolução do número de táxis por mil residentes, verifica-se que, em geral, a variação do indicador considerado é apenas marginalmente afetada pela evolução do número de táxis licenciados, tendo sobretudo origem no aumento do número de dormidas. Identificam-se taxas de crescimento do número de dormidas sempre superiores a 10% nas áreas analisadas, com um crescimento muito significativo nos concelhos do Porto e de Lisboa.

Gráfico 14 – Variação do número de táxis e das dormidas em estabelecimentos hoteleiros no período 2006-2015



Não obstante a presente secção permitir obter um panorama claro sobre a oferta de serviços de transporte em táxi, é objetivo da AMT conseguir concretizar esse panorama para a configuração global da prestação de serviços de transporte em veículos ligeiros. Para o efeito, será necessário obter dados sobre os veículos licenciados para a prestação de serviços de transporte de passageiros em veículos isentos de distintivos (táxis Letra A) e em veículos turísticos (táxis Letra T)¹⁴, bem como sobre os veículos descaracterizados que prestam serviços de transporte de passageiros suportados em plataformas eletrónicas.

Principal legislação aplicável aos serviços de transporte em táxi

- 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.
- Decreto-Lei n.º 297/92, de 31 de dezembro (Regime de Preços Convencionados)
- Lei n.º 6/2013, de 22 de janeiro, que aprova os regimes jurídicos de acesso e exercício da profissão de motorista de táxi e de certificação das respetivas entidades formadoras e Portaria n.º 251-A/2015, de 18 de agosto
- Lei n.º 10/90, de 17 de março (“Lei de Bases do Sistema de Transportes Terrestres”)

¹⁴ A informação disponível indica que os contingentes dos táxis Letra A correspondem a: i) 1 por sede de concelho; ii) 10% do respetivo contingente, com um máximo de 10, nas capitais de concelho, com exceção de Lisboa e Porto; e iii) 25 nos concelhos de Lisboa e do Porto. Refere igualmente que os contingentes aplicáveis aos táxis Letra T são estabelecidos por zona turística, identificando as zonas turísticas do Porto (contingentes de 20 veículos nos distritos do Porto, Braga e Viana do Castelo), de Lisboa (contingente de 100 veículos nos distritos de Lisboa e Setúbal) e de Faro (contingente de 80 veículos no distrito de Faro).

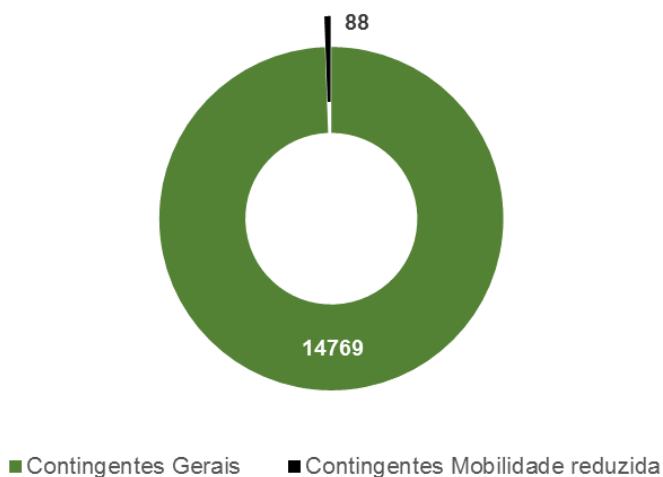
3. CONTINGENTES MUNICIPAIS DE TÁXIS

3.1. A realidade atual

Para além de terem a competência de atribuir as licenças de táxi a nível municipal, os municípios são também responsáveis por definir o número máximo de táxis que podem ser licenciados para prestar serviços de transporte com origem no seu concelho. Ou seja, os municípios têm também a competência de definir o contingente municipal de táxis.

No final de agosto de 2016, a soma dos contingentes definidos por concelho correspondia a 14.857 veículos, equivalendo a 1,44 lugares nos contingentes por cada mil residentes¹⁵. Em linha com o que acontecia com o número de táxis licenciados, também os lugares definidos no âmbito de contingentes gerais representavam a quase totalidade (99,4%) dos contingentes.

Gráfico 15 – Total de lugares por tipo de contingente (n.º)



O número de lugares definido em contingentes especiais para pessoas com mobilidade reduzida era assim baixo face ao total dos contingentes, correspondendo a 88 lugares. Existiam 26 municípios (8%) que definiam contingentes específicos para pessoas com mobilidade reduzida, indiciando que, nesses concelhos, a adaptação de táxis do contingente geral não era suficiente para satisfazer a procura por este tipo de serviços. Conforme indicado supra, dado que os veículos homologados para o transporte de pessoas com mobilidade reduzida podem estar incluídos nos contingentes gerais, a AMT pretende aprofundar o conhecimento sobre o número de táxis efetivamente preparados para o transporte de pessoas com mobilidade reduzida.

Atendendo ao número de lugares definido nos contingentes municipais e ao número de táxis licenciados, verifica-se que, em agosto de 2016, existiam 1.081 lugares não ocupados nos contingentes (doravante vagas), equivalendo a cerca de 7% do contingente total. Existiam apenas 3 vagas em contingentes especiais para pessoas com mobilidade reduzida, estando as restantes vagas associadas aos contingentes gerais. Podem existir diferentes motivos para a existência destas vagas, nomeadamente a não abertura de concursos municipais para a atribuição das licenças, a ausência de interessados

¹⁵ Nos municípios que não tinham um contingente definido foi considerado que o número de lugares no contingente correspondia ao número de táxis licenciados.

nas licenças apesar da abertura de concursos ou a revogação/anulação de licenças já atribuídas. A AMT pretende aprofundar esta matéria numa próxima recolha estatística.

Tabela 3. Lugares nos contingentes, táxis licenciados e vagas

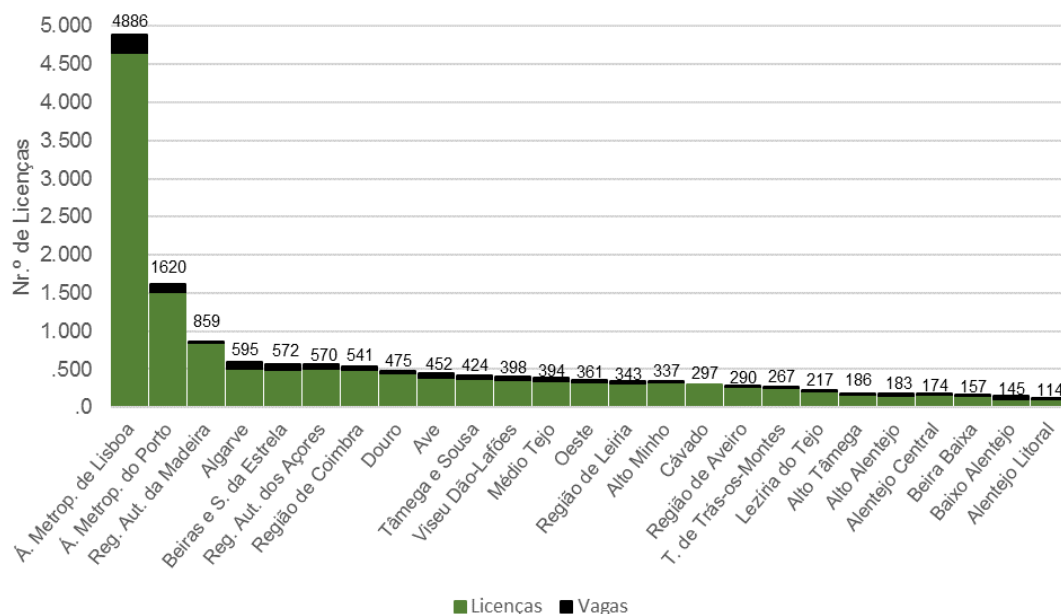
INFORMAÇÃO	TOTAL (n.º)	% CONTINGENTES
Contingentes definidos	14.857	100%
Contingentes gerais	14.769	99,41%
Contingentes MR	88	0,59%
Táxis licenciados	13.776	92,72%
Contingentes gerais	13.691	92,15%
Contingentes MR	85	0,57%
Vagas	1.081	7,28%
Contingentes gerais	1.078	7,26%
Contingentes MR	3	0,02%

Contingente MR: contingente para pessoas com mobilidade reduzida.

Constata-se uma significativa correspondência entre o número de táxis licenciados e os contingentes definidos, pelo que a análise efetuada no âmbito dos licenciamentos tem muitos pontos em comum com a análise para os contingentes. Em cerca de 54% dos concelhos o número de táxis licenciados correspondia ao número de lugares previstos nos contingentes existentes nesses concelhos. Mesmo considerando apenas os 141 concelhos onde não existia esta correspondência (*i.e.*, com vagas), conclui-se que as vagas representavam cerca de 10% dos lugares definidos nos contingentes desses concelhos.

No Continente, o total dos contingentes municipais correspondia a 13.428 lugares, existindo 1.013 vagas, enquanto que nas Regiões Autónomas, o total dos contingentes equivalia a 1.429, contabilizando-se 68 vagas. À semelhança do que acontecia ao nível do licenciamento, uma grande proporção dos lugares definidos nos contingentes encontrava-se concentrada nas áreas metropolitanas de Lisboa e do Porto, que representavam, respetivamente, 33% e 11% do contingente total.

Gráfico 16 – Contingentes por NUTS III (n.º)



Ao nível dos concelhos, as conclusões sobre os contingentes são, em geral, comuns às conclusões sobre os táxis licenciados, representando os contingentes dos

concelhos de Lisboa e do Porto cerca de 30% do contingente total nacional. Apenas o concelho de Lisboa correspondia a quase um quarto do contingente total. O concelho do Porto estabelecia um contingente de 720 lugares (4,9%) e o do Funchal um contingente de 455 lugares (3,1%). Os contingentes com 20 ou menos lugares representavam cerca de 44% do total de concelhos e equivaliam a menos de 12% do total de lugares definidos nos contingentes. Por outro lado, os 25 concelhos com maior contingente representavam cerca de 50% do contingente nacional de táxis.

Tabela 4. Os concelhos com maiores contingentes

CONCELHO	CONTINGENTE (n.º)	% TOTAL NACIONAL	% POP. NACIONAL
Lisboa	3600	24,2%	4,9%
Porto	727	4,9%	2,1%
Funchal	455	3,1%	1,0%
Cascais	194	1,3%	2,0%
Sintra	183	1,2%	3,7%

Considerando as vagas disponíveis por concelho, constata-se que o maior número de vagas se encontrava em Lisboa e Guimarães e que os 5 concelhos com mais vagas correspondiam a cerca de 29% das vagas nacionais. Lisboa era o concelho com mais vagas, equivalendo a 2,9% do seu contingente. O número de vagas disponível em Guimarães tinha um peso relativo superior, representando cerca de 35% do seu contingente. Destaque também para o concelho de Loulé, no qual as 59 vagas representavam mais de 50% do seu contingente (*i.e.*, existiam mais vagas do que táxis licenciados).

Tabela 5. Os concelhos com mais vagas nos contingentes

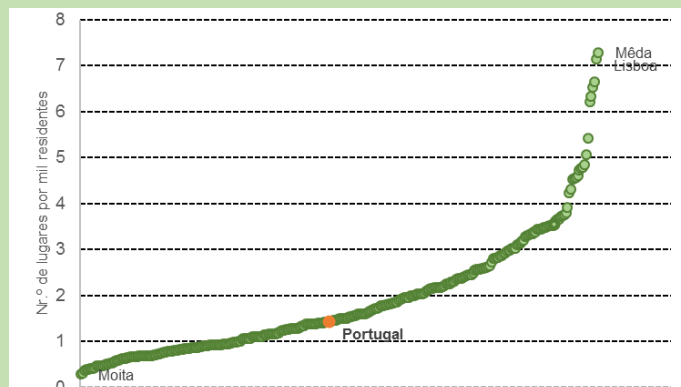
CONCELHO	VAGAS NO CONTINGENTE (n.º)	% DO CONTINGENTE NO CONCELHO	% DO NÚMERO TOTAL DE VAGAS
Lisboa	103	2,9%	9,5%
Guimarães	64	35,2%	5,9%
Sintra	59	32,2%	5,5%
Loulé	59	50,9%	5,5%
Porto	27	3,7%	2,5%

A evolução das vagas nos concelhos destacados, assim como a causa da evolução registada, varia de concelho para concelho. Por exemplo, em Sintra, verificou-se um aumento de vagas causado sobretudo pelo crescimento do contingente em 2010, sem que o número de táxis licenciados tivesse igual evolução. No Porto e em Guimarães, o número de vagas é anterior a 2006, não existindo alterações significativas ao nível dos táxis licenciados e dos contingentes até ao presente. Em Lisboa e Loulé, o número de vagas é também anterior a 2006, ocorrendo um decréscimo de vagas devido à atribuição de novas licenças (em Lisboa, no contingente para pessoas com mobilidade reduzida).

Número de lugares nos contingentes por mil residentes

Em 2015, existiam em Portugal 1,44 lugares nos contingentes por cada mil residentes. À semelhança do indicador do número de táxis por mil residentes, este indicador é significativamente diferente entre concelhos, existindo concelhos com valores muito reduzidos e concelhos com valores, comparativamente, elevados.

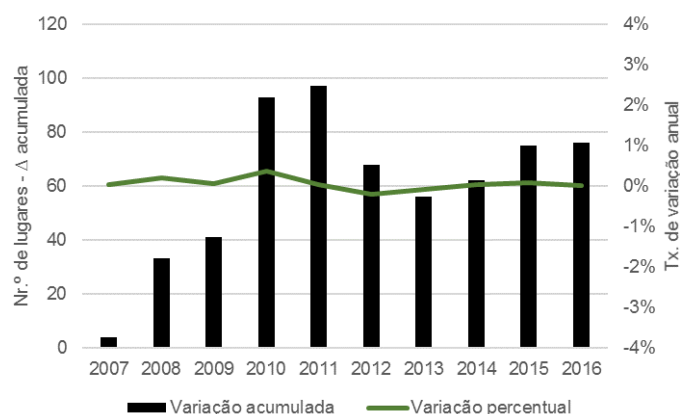
Gráfico 17 – Distribuição do número de lugares nos contingentes por mil residentes



3.2. A evolução na última década

A evolução do número total de lugares definido nos contingentes tem sido pouco significativa. Identifica-se um aumento de 76 lugares (0,5%) face a 2006.

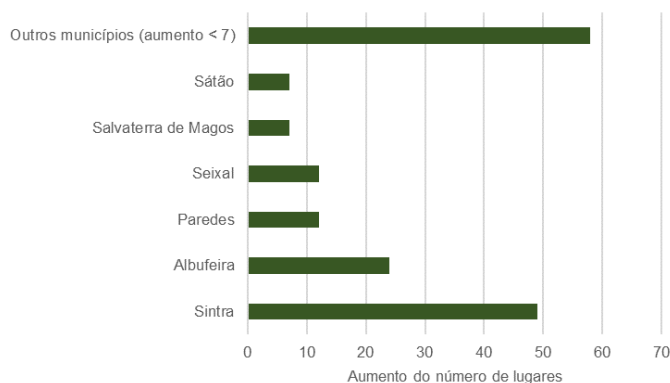
Gráfico 18 – Variação acumulada no contingente total



A grande maioria dos municípios não introduziu alterações no contingente definido. No período em consideração, o contingente manteve-se estável em 243 concelhos, aumentou em 43 concelhos e diminuiu em 22 concelhos.

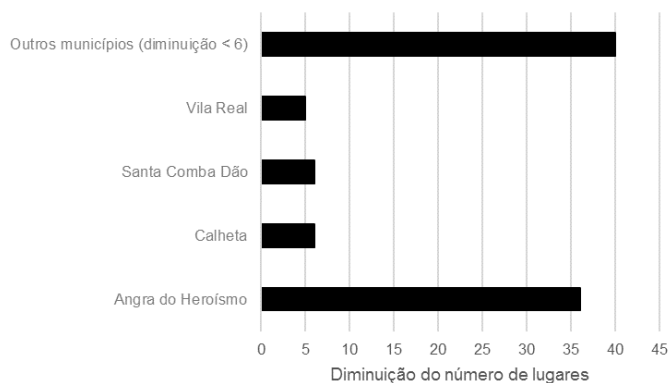
Os concelhos onde foi identificado um maior aumento no contingente foram Sintra (49 táxis, 37%), Albufeira (24 táxis, 30%) e Paredes e Seixal (14 táxis, respetivamente 29% e 31%). Estes concelhos representam 57% do aumento no contingente.

Gráfico 19 – Concelhos com os aumentos mais significativos no contingente de táxis (n.º)



As maiores reduções no número de lugares nos contingentes ocorreram nos concelhos de Angra do Heroísmo (36 lugares, 34%), da Calheta (6 lugares, 13%), bem como em Santa Comba Dão e Vila Real (5 lugares, 27% e 7% respetivamente). As reduções registaram-se em licenciamentos efetuados no âmbito do contingente geral, não ocorrendo reduções em contingentes especiais para pessoas com mobilidade reduzida.

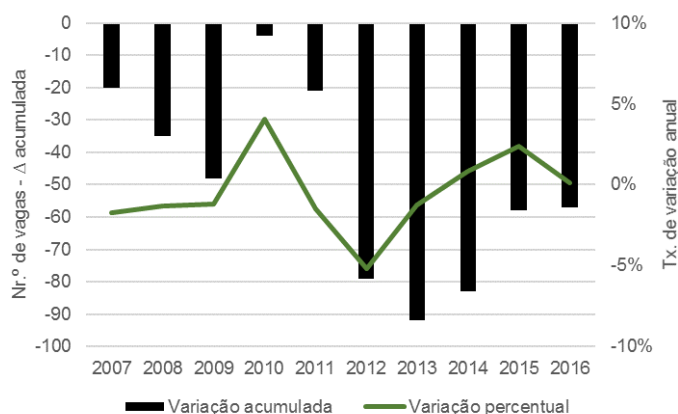
Gráfico 20 – Concelhos com as reduções mais significativas no contingente de táxis (n.º)



O aumento do número de lugares no âmbito de contingentes especiais para pessoas com mobilidade reduzida justifica 45% do crescimento dos lugares definidos no contingente total. O aumento do número de lugares foi de 34 nos contingentes especiais para pessoas com mobilidade reduzida (63% face a 2006) e 42 nos contingentes gerais (0,3% face a 2006).

Atenta a reduzida variação no número de licenças, bem como no número de lugares definidos nos contingentes, é natural que haja apenas uma ligeira redução de 57 vagas face à situação existente nos contingentes em 2006. Acresce que, em cerca de 77% dos municípios, não existiram alterações no número de vagas, tendo o número de vagas diminuído em 13% dos concelhos e aumentado em 10%.

Gráfico 21 – Variação acumulada nas vagas existentes (n.º)



Contingentes, população residente e turismo

A evolução dos indicadores que associam os lugares nos contingentes ao número de residentes e ao turismo é semelhante à descrita na análise do número de táxis licenciados: ligeiro aumento a nível nacional do número de lugares por mil residentes e diminuição generalizada do número de lugares nos contingentes por mil dormidas em estabelecimentos hoteleiros.

Gráfico 22 – Lugares nos contingentes por mil residentes (n.º)

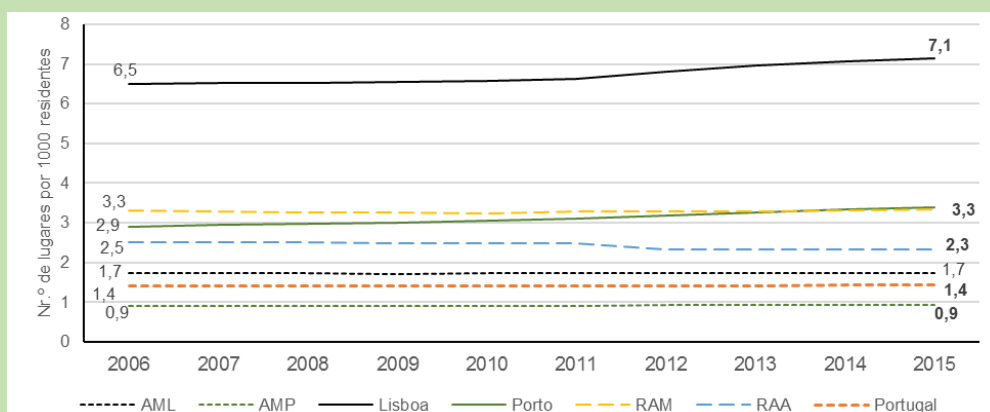
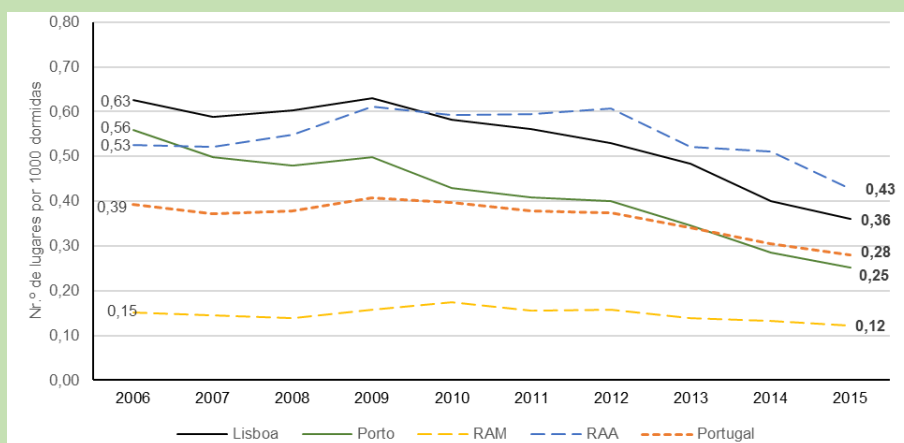
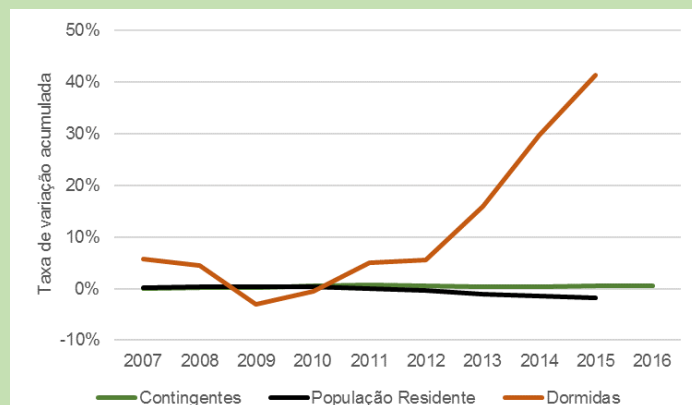


Gráfico 23 – Lugares nos contingentes por mil dormidas (n.º)



A variação dos valores dos indicadores resulta da variação observada na população residente e, sobretudo, no número de dormidas em estabelecimentos hoteleiros.

Gráfico 24 – Taxa de variação acumulada (contingentes, residentes e dormidas)



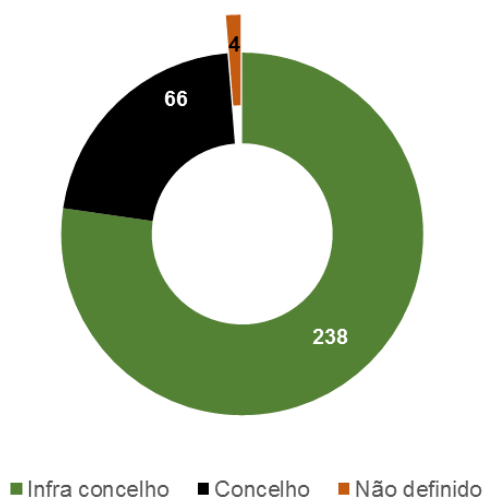
3.3. Âmbito geográfico da contingentação

A recolha estatística levada a cabo pela AMT procura identificar se os municípios definem os seus contingentes para o concelho ou para áreas infra concelhias (e.g., freguesia). Os contingentes municipais podem ser estabelecidos por freguesia, para um conjunto de freguesias ou para as freguesias que constituem a sede do concelho.

Constata-se que, em agosto de 2016, a grande maioria dos municípios estabelecia contingentes com âmbito territorial infra concelhio. Com efeito, 77% dos concelhos definiam contingentes com âmbito territorial mais reduzido do que o concelho, enquanto 21% definiam o contingente para todo o concelho.

Refira-se que 4 municípios (correspondendo a 111 licenças) indicaram não terem definido qualquer contingente¹⁶. Acresce que alguns dos concelhos que indicaram possuírem contingentes definidos referiram que o contingente atual decorre de decisão anterior¹⁷ à assunção pelo município de competências nessa matéria.

Gráfico 25 – Âmbito geográfico dos contingentes



¹⁶ Nestas situações, para efeitos de contabilização do número de lugares nos contingentes, foi considerado que o contingente correspondia ao número de táxis licenciados.

¹⁷ Efetuada nomeadamente pela ex-DGTT, atual IMT.

4. REGIMES DE ESTACIONAMENTO

O que está previsto quanto a regimes de estacionamento?

A legislação prevê os seguintes 4 regimes de estacionamento de táxi:

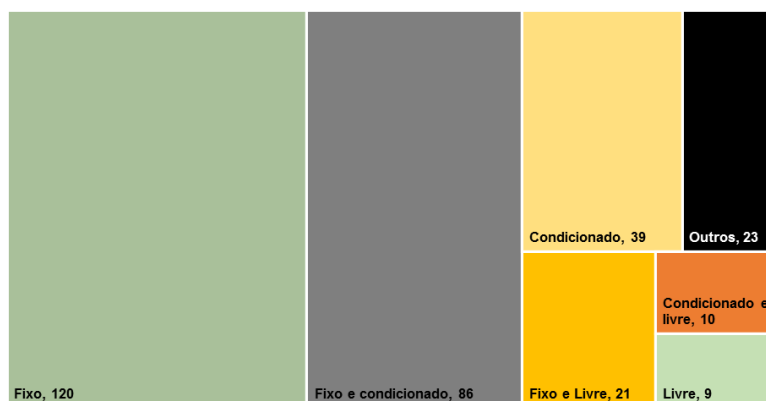
- Livre: podem circular livremente à disposição do público, não existindo locais obrigatórios para estacionamento;
- Condicionado: podem estacionar em qualquer dos locais reservados para o efeito, até ao limite dos lugares fixados;
- Fixo: existe obrigação de estacionar no local ou locais determinados na licença; e
- Escala: existe obrigação de cumprir um regime sequencial de prestação de serviço.

Em geral, as disposições relativas ao estacionamento dos táxis são estabelecidas por Regulamento Municipal e/ou aquando da atribuição da licença municipal ao veículo.

A recolha estatística efetuada identificou os regimes de estacionamento que se encontram definidos pelos vários municípios. Apenas 2 concelhos, com uma relevância marginal no número de táxis licenciados, indicaram não terem estabelecido regimes de estacionamento para os táxis licenciados nos seus concelhos.

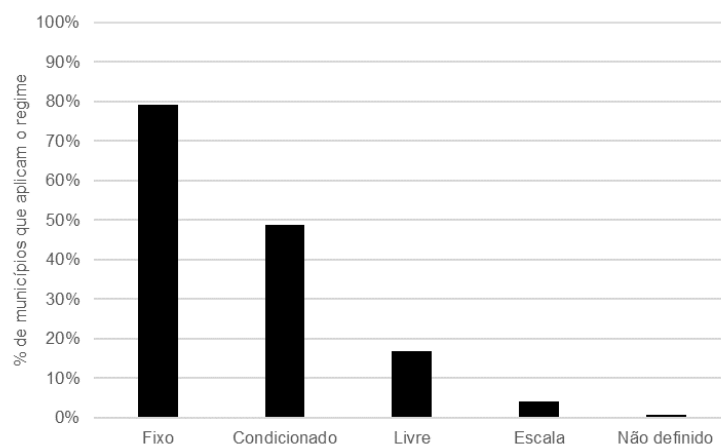
É relativamente comum que, num mesmo município, coexistam vários regimes de estacionamento, encontrando-se cerca de 45% dos concelhos nessa situação. Nos restantes 169 concelhos, existia apenas um regime de estacionamento, sendo que, nessas situações, mais de 70% dos concelhos estabeleceu o regime fixo.

Gráfico 26 – Distribuição dos conjuntos de regimes de estacionamento (n.º)



Considerando os vários regimes de estacionamento de forma individual, verifica-se que o regime de estacionamento mais comum era o fixo, aplicando-se em cerca de 79% dos concelhos. O regime de estacionamento condicionado era também de aplicação comum, encontrando-se estabelecido em quase 50% dos concelhos. Os regimes de estacionamento livre e em escala aplicavam-se de forma menos comum, encontrando-se definidos em, respetivamente, 17% e 4% dos concelhos.

Gráfico 27 – Distribuição dos concelhos por regimes de estacionamento (%)



5. INFORMAÇÃO ESTATÍSTICA E A REFLEXÃO REGULATÓRIA

A AMT entende que a recolha, análise e disponibilização de informação estatística sobre os serviços de transporte em veículos ligeiros é essencial para garantir uma análise adequada do enquadramento legal e regulatório neste setor. É com base nesse entendimento que a presente recolha e análise estatística, sobre uma parte muito relevante deste setor - serviços de transporte em táxi - foi concretizada e que a AMT possibilita uma análise interativa dos dados através de um [microsite](#). É ainda com base nesse entendimento que a base de dados utilizada é disponibilizada de forma aberta, permitindo a sua utilização pelos agentes e entidades com responsabilidades e interesses no setor, incluindo o legislador, assim como pela academia, potenciando um reforço e um enriquecimento da reflexão sobre esta matéria.

O enriquecimento da análise com informação objetiva e factual facilitará a definição e aplicação de um enquadramento legal e regulatório adequado aos interesses dos utilizadores e à promoção do investimento, eficiência, inovação e concorrência. A disponibilidade de dados sobre o setor em Portugal permitirá avaliar, com mais certeza, se as evidências identificadas noutras geografias ou os pressupostos considerados nas análises teóricas efetuadas ao setor do transporte de passageiros em veículos ligeiros têm aderência às características específicas do setor em Portugal.

Este reforço do conhecimento empírico é especialmente relevante num contexto em que se ponderam alterações ao enquadramento regulatório vigente. Com efeito, encontra-se atualmente em processo legislativo uma proposta de Lei do Governo, estabelecendo os requisitos de acesso e enquadramento regulatório aplicável à atividade de Transporte em Veículo Descaracterizado a partir de plataforma eletrónica (TVDE), assim como o regime jurídico relativo a essas plataformas. Existe, porém, uma reflexão mais abrangente relacionada com o enquadramento regulatório aplicável no transporte de passageiros em veículos ligeiros, aqui se incluindo o regime aplicável aos serviços de transporte em táxi. De facto, a emergência de novos modelos de negócio no âmbito do transporte de passageiros em veículos ligeiros, assim como o seu eventual enquadramento legislativo e regulatório específico, não deverá deixar de ter em devida consideração a coerência e adequação face ao regime global aplicável a este tipo de transportes.

A AMT tem participado ativamente na reflexão sobre o enquadramento regulatório, constituindo este relatório mais um passo no sentido do aprofundamento e enriquecimento dessa reflexão. De facto, a discussão existente tem estado significativamente focada em matérias sobre as quais se disponibiliza, pela primeira vez, informação detalhada, nomeadamente o regime de contingência no acesso ao mercado dos serviços de transporte em táxi ou as disposições relacionadas com o estacionamento. Conforme a AMT alertou no passado, não estavam disponíveis estudos globais de diagnóstico sobre a configuração do mercado de serviços de transporte em táxi em Portugal, o que condicionava a realização de avaliações de impacto relativamente a alterações legislativas e regulamentares. A existência de uma caracterização detalhada da realidade atual é tanto mais relevante, quando o efeito das alterações regulatórias estará dependente da situação presente do mercado.

Alguns dos dados agora disponibilizados reforçam a oportunidade de aprofundar a reflexão sobre o regime regulatório dos serviços de transporte em táxi,

nomeadamente no que diz respeito à contingentação, ao âmbito geográfico dos contingentes e às disposições relativas ao estacionamento. Importa perceber se a estabilidade identificada ao nível da oferta, associada em simultâneo à alteração de variáveis que podem afetar a procura, pode evidenciar riscos de desequilíbrio entre a procura e a oferta. Adicionalmente, num cenário de manutenção do regime de contingentação a nível concelhio, importa avaliar se os padrões de mobilidade inter-concelhia, incluindo a utilização de serviços de transporte em táxi, poderá justificar, em algumas regiões, uma redefinição do âmbito geográfico da contingentação. Constatando-se que a maioria dos concelhos define contingentes de âmbito infra concelhio e aplica o regime de estacionamento fixo, sai também reforçada a oportunidade de analisar os efeitos dessas disposições no mercado. Em todas as análises sobre estas matérias, assim como quanto ao enquadramento regulatório dos serviços de transporte em táxi, importará conhecer a prática dos municípios na aplicação concreta das competências que possuem.

Neste contexto, a AMT entende ser necessário implementar procedimentos de recolha regular de informação e alargar o seu âmbito, bem como concretizar e promover uma análise da informação que potencie a reflexão. Releva-se que esta Autoridade definiu como prioridade o acompanhamento dos efeitos das decisões relativas ao enquadramento regulatório no âmbito do setor do transporte de passageiros em veículos ligeiros. Verifica-se também que, ao longo do processo de preparação deste relatório, foram identificadas matérias relativamente às quais importa aprofundar conhecimento, nomeadamente:

- Fatores que podem influenciar a procura dos serviços de transporte em táxi;
- Detalhe sobre as condições específicas em que os serviços de transporte em táxi são prestados (e.g., serviços a contrato; estrutura concorrencial da oferta);
- Critérios considerados pelos municípios para decidir sobre os contingentes de táxi e os regimes de estacionamento;
- Critérios considerados pelos municípios para decidir sobre a abertura de concursos para atribuição de licenças de táxi, assim como sobre os detalhes do desenrolar destes concursos;
- Serviços de transporte de pessoas com mobilidade reduzida, incluindo os critérios considerados pelos municípios na criação de contingentes especiais para pessoas com mobilidade reduzida e o número de táxis efetivamente habilitados a prestar esse tipo de serviços;
- Configuração global da prestação de serviços de transporte em veículos ligeiros, incluindo os prestados por táxis letra A e letra T e por veículos descaracterizados a partir de plataformas eletrónicas.

Porém, a presente recolha e análise de informação não se limita a contribuir para a reflexão, permitindo também o reforço da capacidade de proteção dos interesses dos utilizadores e de outros objetivos públicos que se pretendam acautelar, num cenário de alterações legislativas e regulatórias. A introdução de alterações no enquadramento regulatório terá inerente alguma incerteza quanto às suas consequências, sendo essencial monitorizar os desenvolvimentos do mercado. O conhecimento da realidade atual e da evolução registada facilitará a monitorização dos efeitos das alterações, assim como a minimização dos riscos de uma avaliação desadequada ou enviesada destes efeitos. A presente recolha estatística e a monitorização regular do mercado que a AMT pretende concretizar permitem, assim, que eventuais alterações ao enquadramento regulatório sejam implementadas com menor incerteza e risco.

6. CONCLUSÕES

A concretização da recolha e análise estatística disponibilizada no presente documento constitui um primeiro passo para o aumento da transparência relativamente às condições de prestação de serviços de transporte em táxi em Portugal. Pela primeira vez, a AMT recolheu e disponibilizou, de forma integrada e universal, dados concretos sobre a prestação destes serviços que permitem a sua melhor compreensão e acompanhamento.

Os dados recolhidos e a análise efetuada permitem alcançar relevantes conclusões sobre as condições em que são assegurados os serviços de transporte em táxi e a sua evolução, nomeadamente:

1. Heterogeneidade no número de táxis licenciados e nos contingentes definidos

Existe uma significativa heterogeneidade no número de táxis licenciados e no número de lugares previstos nos contingentes nos vários concelhos. Os concelhos com o maior número de táxis licenciados, sobretudo Lisboa, representam uma grande parte do número total de táxis. Por outro lado, cerca de metade dos concelhos possui 20 ou menos táxis licenciados. As diferenças entre concelhos quanto ao número de táxis licenciados mantêm-se mesmo quando se pondera pela população residente em cada concelho. De facto, em alguns casos, identifica-se uma disparidade entre o número de táxis licenciados (e os lugares definidos nos contingentes) e a população residente nos concelhos. A consideração de outros fatores que podem influenciar a procura de serviços de transporte em táxi poderá melhor enquadrar estas diferenças (e.g., turismo, movimentos pendulares da população residente).

2. Estabilidade no número de táxis licenciados, nos contingentes e nas vagas

O número de táxis licenciados, assim como os contingentes municipais definidos e as vagas nesses contingentes, têm-se mantido estáveis na última década. O número de táxis licenciados e de lugares definidos nos contingentes cresceu, numa década, menos de 1% e na maioria dos concelhos não variou de todo.

3. Existência de alterações mais significativas no âmbito dos contingentes especiais de táxis para pessoas com mobilidade reduzida

Apesar dos contingentes de táxis para pessoas com mobilidade reduzida terem uma expressão marginal no número total de táxis licenciados, grande parte do crescimento registado no número de táxis licenciados e nos lugares definidos nos contingentes resultou de alterações ocorridas no âmbito destes contingentes.

4. Existência de indícios de que a procura de táxis tem sofrido alterações

Os indicadores de população residente e de nível de turismo indiciam que a procura por serviços de transporte em táxi possa ter vindo a alterar-se ao longo do tempo. No entanto, existem inúmeros outros fatores que influenciam a procura destes serviços e que deverão ser tidos em conta.

5. Contingentes maioritariamente definidos com âmbito infra concelhio

A maioria dos municípios estabelece contingentes com âmbito territorial infra concelhio (e.g. ao nível da freguesia), existindo municípios que não definiram contingentes ou que

não efetuaram alterações ao contingente definido antes da assunção dessa competência por parte do município.

6. O regime de estacionamento mais aplicado é o fixo

Sendo comum que, num mesmo município, coexistam vários regimes de estacionamento, constata-se que o regime fixo é aplicado em quase 80% dos municípios.

A informação agora sistematizada potencia a adoção de decisões mais informadas quanto ao enquadramento regulatório e adequadas aos interesses dos utilizadores e concretiza um reforço da capacidade da AMT continuar a prosseguir a sua missão de regular e fiscalizar o setor dos serviços de transporte de passageiros em veículos ligeiros. Os dados recolhidos e a sua disponibilização permitem uma avaliação detalhada da realidade existente no serviço de transporte em táxi e possibilita uma análise e um acompanhamento suportados em dados empíricos dos (potenciais) efeitos das alterações legislativas e regulatórias que possam ser equacionadas. Acresce que, independentemente do quadro legislativo e regulatório, uma maior transparência sobre as condições do setor permite decisões mais eficientes por parte de investidores e agentes económicos.

Os dados recolhidos reforçam a relevância e oportunidade da atual reflexão quanto ao enquadramento regulatório do transporte de passageiros em veículos ligeiros, incluindo ao regime aplicável aos serviços de transporte em táxi. Com efeito foram identificadas questões específicas que importa perceber em maior detalhe e que podem ter relevância para uma clarificação de algumas matérias que estão em foco na reflexão regulatória existente.

Neste contexto, é importante assegurar um acompanhamento regular dos desenvolvimentos ocorridos no setor e concretizar um aprofundamento do conhecimento sobre aspetos adicionais da realidade do setor, bem como da sua evolução. Para o efeito, a AMT encontra-se já a preparar novas recolhas de informação no âmbito do transporte de passageiros em veículos ligeiros.

A AMT está totalmente comprometida em continuar a participar e a promover a reflexão existente sobre o enquadramento regulatório vigente no transporte de passageiros em veículos ligeiros, constituindo a presente recolha mais um passo nesse sentido. Esta reflexão beneficia da estreita articulação entre as entidades com competências neste setor, bem como da participação de todos os *stakeholders* públicos e privados relevantes. Neste contexto, a AMT identificou como prioridade a monitorização dos efeitos das decisões legislativas e regulatórias relacionadas com os serviços de transporte de passageiros em veículos ligeiros.

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1 – Total de licenças por tipo de contingente (n.º)	7
Gráfico 2 – Licenças de táxi, por região – NUTS III (n.º)	8
Gráfico 3 – Licenças de táxi nas Regiões Autónomas, por ilha (n.º)	9
Gráfico 4 – Variação acumulada do número de licenças de táxi	10
Gráfico 5 – Concelhos onde o número de táxis licenciados aumentou entre 2006 e 2016 (n.º)	11
Gráfico 6 – Concelhos onde o número de táxis licenciados diminuiu entre 2006 e 2016 (n.º)	11
Gráfico 7 – Distribuição de táxis por agrupamento de concelhos (n.º)	12
Gráfico 8 – Distribuição de táxis por mil residentes (n.º)	12
Gráfico 9 – Táxis por mil residentes em várias regiões e cidades (n.º)	13
Gráfico 10 – Táxis por mil residentes em Portugal e Espanha – 2015 (n.º)	13
Gráfico 11 – Evolução dos táxis licenciados por mil residentes (n.º)	14
Gráfico 12 – Variação do número de táxis e da população residente no período 2006-2015	15
Gráfico 13 – Evolução dos táxis por mil dormidas em estabelecimentos hoteleiros (n.º)	15
Gráfico 14 – Variação do número de táxis e das dormidas em estabelecimentos hoteleiros no período 2006-2015	16
Gráfico 15 – Total de lugares por tipo de contingente (n.º)	17
Gráfico 16 – Contingentes por NUTS III (n.º)	18
Gráfico 17 – Distribuição do número de lugares nos contingentes por mil residentes	20
Gráfico 18 – Variação acumulada no contingente total	20
Gráfico 19 – Concelhos com os aumentos mais significativos no contingente de táxis (n.º)	20
Gráfico 20 – Concelhos com as reduções mais significativas no contingente de táxis (n.º)	21
Gráfico 21 – Variação acumulada nas vagas existentes (n.º)	21
Gráfico 22 – Lugares nos contingentes por mil residentes (n.º)	22
Gráfico 23 – Lugares nos contingentes por mil dormidas (n.º)	22
Gráfico 24 – Taxa de variação acumulada (contingentes, residentes e dormidas)	22
Gráfico 25 – Âmbito geográfico dos contingentes	23
Gráfico 26 – Distribuição dos conjuntos de regimes de estacionamento (n.º)	24
Gráfico 27 – Distribuição dos concelhos por regimes de estacionamento (%)	25

ÍNDICE DE TABELAS

Tabela 1. Concelhos com mais táxis licenciados	9
Tabela 2. Concelhos com menos táxis licenciados	9
Tabela 3. Lugares nos contingentes, táxis licenciados e vagas	18
Tabela 4. Os concelhos com maiores contingentes	19
Tabela 5. Os concelhos com mais vagas nos contingentes	19