

Projeto de Lei n.º 217/XV/1.ª (PCP)

Título: Suspende a atribuição de licenças de TVDE até à conclusão do processo de avaliação do regime legal vigente

Data de admissão: 14 de julho de 2022

Comissão de Economia, Obras Públicas, Planeamento e Habitação (6.ª)

ÍNDICE

- I. A INICIATIVA
- II. APRECIÇÃO DOS REQUISITOS CONSTITUCIONAIS, REGIMENTAIS E FORMAIS
- III. ENQUADRAMENTO JURÍDICO NACIONAL
- IV. ENQUADRAMENTO JURÍDICO NA UNIÃO EUROPEIA E INTERNACIONAL
- V. ENQUADRAMENTO PARLAMENTAR
- VI. CONSULTAS E CONTRIBUTOS
- VI. ENQUADRAMENTO BIBLIOGRÁFICO

I. A INICIATIVA

A presente iniciativa visa proceder à 1.^a alteração da [Lei n.º 45/2018, de 10 de agosto](#)¹, de modo a suspender a atribuição de licenças para início de atividade de transporte individual de passageiros em veículos descaracterizados a partir de plataforma eletrónica (TVDE) até à finalização do processo de avaliação do regime constante da Lei n.º 45/2018, de 10 de agosto.

Para os proponentes a necessidade de alterar a Lei n.º 45/2018, de 10 de agosto, justifica-se porque este diploma legislativo, que criou o «Regime jurídico da atividade de transporte individual e remunerado de passageiros em veículos descaracterizados a partir de plataforma eletrónica» estabelece, no seu [artigo 31.º](#), a determinação de que a 1 de novembro de 2021 fosse realizada uma avaliação a esse regime pelo [Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P.](#) (IMT, I.P.), em articulação com a «[Autoridade da Mobilidade e dos Transportes](#) (AMT) e com as restantes entidades competentes e associações empresariais e de cidadãos relevantes» e, ainda, que o IMT elaborasse um relatório final, submetendo-o a parecer da AMT, onde apresentaria «as recomendações e propostas de ajustamento das regras legais e regulamentares em vigor, sempre que tal se afigure necessário para a melhoria do regime avaliado». Salientam, que o prazo legalmente definido está já ultrapassado há muito.

Acrescentam ainda que, desde a entrada em vigor desta lei, a precariedade e a exploração dos profissionais do setor aumentou.

Destarte, concluem no sentido de ser imperioso proceder à avaliação e revisão do atual regime jurídico e suspender a emissão de novas licenças.

II. APRECIÇÃO DOS REQUISITOS CONSTITUCIONAIS, REGIMENTAIS E FORMAIS

- **Conformidade com os requisitos constitucionais e regimentais**

¹ Diploma consolidado, disponível para consulta no portal na *Internet* do Diário da República Eletrónico.

A iniciativa em apreciação é apresentada pelo Grupo Parlamentar do Partido Comunista Português (PCP), ao abrigo e nos termos do n.º 1 do artigo 167.º da [Constituição](#)² e do n.º 1 do artigo 119.º do [Regimento da Assembleia da República](#)³ (Regimento), que consagram o poder de iniciativa da lei. Trata-se de um poder dos Deputados, por força do disposto na alínea *b*) do artigo 156.º da Constituição e na alínea *b*) do n.º 1 do artigo 4.º do Regimento, bem como dos grupos parlamentares, por força do disposto na alínea *g*) do n.º 2 do artigo 180.º da Constituição e da alínea *f*) do artigo 8.º do Regimento.

A iniciativa assume a forma de projeto de lei, em conformidade com o disposto no n.º 2 do artigo 119.º do Regimento. Encontra-se redigida sob a forma de artigos, é precedida de uma breve exposição de motivos e tem uma designação que traduz sinteticamente o seu objeto principal, cumprindo assim os requisitos formais previstos no n.º 1 do artigo 124.º do Regimento.

São também respeitados os limites à admissão da iniciativa estabelecidos no n.º 1 do artigo 120.º do Regimento, uma vez que esta parece não infringir a Constituição ou os princípios nela consignados e define concretamente o sentido das modificações a introduzir na ordem legislativa.

O projeto de lei em apreciação deu entrada a 13 de julho de 2022, tendo sido junta a [ficha de avaliação prévia de impacto de género](#). A 14 de julho foi admitido e baixou na generalidade à Comissão de Economia, Obras Públicas, Planeamento e Habitação (6.ª), por despacho do Presidente da Assembleia da República, tendo sido anunciado na sessão plenária do dia 20 de julho.

▪ **Verificação do cumprimento da lei formulário**

A Lei n.º 74/98, de 11 de novembro, conhecida como [lei formulário](#)⁴, contém um conjunto de normas sobre a publicação, identificação e formulário dos diplomas que são relevantes em caso de aprovação da presente iniciativa.

² Hiperligação para o sítio da *Internet* da Assembleia da República.

³ Hiperligação para o sítio da *Internet* da Assembleia da República.

⁴ Hiperligação para o sítio da *Internet* da Assembleia da República.

O título da presente iniciativa legislativa - Suspende a atribuição de licenças de TVDE até à conclusão do processo de avaliação do regime legal vigente - traduz o seu objeto, mostrando-se conforme ao disposto no n.º 2 do artigo 7.º da lei formulário. Em caso de aprovação, o título poderá ser objeto de aperfeiçoamento formal, em sede de apreciação na especialidade ou em redação final.

Em caso de aprovação, esta iniciativa revestirá a forma de lei, nos termos do n.º 3 do artigo 166.º da Constituição, pelo que deve ser objeto de publicação na 1.ª série do *Diário da República*, em conformidade com o disposto na alínea c) do n.º 2 do artigo 3.º da lei formulário.

No que respeita ao início de vigência, o artigo 4.º deste projeto de lei estabelece que a sua entrada em vigor ocorrerá «no dia imediato ao da sua publicação», mostrando-se assim conforme com o previsto no n.º 1 do artigo 2.º da lei formulário, segundo o qual os atos legislativos «entram em vigor no dia neles fixado, não podendo, em caso algum, o início de vigência verificar-se no próprio dia da publicação».

Nesta fase do processo legislativo, a iniciativa em apreço não nos parece suscitar outras questões em face da lei formulário.

III. ENQUADRAMENTO JURÍDICO NACIONAL

A atividade de transporte individual e remunerado de passageiros em veículos descaracterizados a partir de plataforma eletrónica (TVDE) encontra-se regulada pela [Lei n.º 45/2018, de 10 de agosto](#)⁵. Este diploma teve origem na [Proposta de Lei n.º 50/XIII/2.ª \(GOV\)](#)⁶ e no [Projeto de Lei n.º 529/XIII/2.ª \(PSD\)](#)⁷ e resultou de um processo

⁵ Diploma retirado do sítio na *Internet* do Diário da República Eletrónico. Todas as referências legislativas nesta parte da nota técnica são feitas para o portal oficial do Diário da República Eletrónico, salvo indicação em contrário. Consultas efetuadas em 26/08/2022.

⁶ As iniciativas legislativas estão disponíveis no sítio da *Internet* da Assembleia da República. Todas as referências a iniciativas legislativas são feitas para esse portal.

⁷ O Grupo Parlamentar do BE apresentou o [Projeto de Lei n.º 450/XIII/2.ª](#), que integrou este processo legislativo; no entanto, todas as suas normas foram rejeitadas durante a apreciação na especialidade, não tendo, assim, o seu texto concorrido para a lei que veio a ser aprovada.

legislativo muito participado⁸, em consequência do aceso debate que se verificava na altura nos meios políticos, sociais e profissionais envolvidos.

Esta atividade era prestada, em Portugal e até à entrada em vigor desta lei, à margem dos diplomas reguladores do setor, por não se enquadrar quer no âmbito do [Decreto-Lei n.º 251/98, de 11 de agosto](#)⁹, que regula o acesso à atividade e ao mercado dos transportes em táxi, e da [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, quer no do [Decreto-Lei n.º 181/2012, de 6 de agosto](#)¹⁰, que aprova o regime do acesso e exercício da atividade de aluguer de veículos de passageiros sem condutor, quer no do Decreto-Lei n.º 61/2011, de 6 de maio¹¹, que regulava o acesso e exercício da atividade das agências de viagens e turismo (na medida em que os empreendimentos turísticos e agentes de animação turística também proporcionam transporte a clientes em meios de transporte próprios).

Com esta lei, o legislador interveio no sentido de regular, por um lado, as plataformas eletrónicas que disponibilizam serviços de organização de mercado e intermediação no setor do transporte individual remunerado de passageiros, procurando assim garantir o conhecimento dos termos e condições de funcionamento dessas plataformas pelos interessados e fiscalizar o cumprimento de regras relativas à divulgação da oferta dos serviços de intermediação, e, por outro, os requisitos que devem ser cumpridos pelos operadores que prestam em concreto o serviço de transporte individual em veículos descaracterizados ao abrigo de contratos formados no âmbito do enquadramento institucional disponibilizado pelas aplicações informáticas das plataformas eletrónicas.

No primeiro plano, o das plataformas eletrónicas que prestam o serviço de intermediação entre utilizadores e operadores de TVDE aderentes à plataforma, o acesso à atividade está sujeito a licenciamento do IMT, I.P., e só pode ser exercida por empresas que cumpram os requisitos e condições fixados da Lei n.º 45/2018, de 10 de agosto. O licenciamento é titulado por uma licença, sendo o pedido de licenciamento

⁸ Na página na *Internet* de qualquer uma das iniciativas legislativas referidas é possível consultar os pareceres emitidos pelas entidades, associações e interessados que se pronunciaram.

⁹ Versão consolidada.

¹⁰ Alterado pelos [Decretos-Leis n.ºs 201/2015, de 24 de setembro](#), e [47/2018, de 20 de junho](#).

¹¹ Revogado pelo [Decreto-Lei n.º 17/2018, de 8 de março](#), que estabelece o regime de acesso e de exercício da atividade das agências de viagens e turismo.

considerado tacitamente deferido se, no prazo de 30 dias úteis, não for proferida uma decisão.

De igual modo, no segundo plano, a atividade de operador de TVDE também está sujeita a licenciamento pela mesma entidade e só pode ser exercida por empresas que cumpram as condições de acesso e exercício especificadas no [artigo 10.º](#) da lei. O licenciamento desta atividade é titulado por uma licença, com uma validade inicial máxima de 10 anos, renovável por períodos de cinco anos, mediante a comprovação de que os titulares possuem ou mantêm os requisitos de acesso à atividade. Destacam-se, de entre esses requisitos, os de deter certificado de curso de formação rodoviária para motoristas e ser titular de certificado de motorista de TVDE, o qual é emitido pelo IMT.

O IMT, I.P., disponibiliza informação sobre a obtenção das licenças de operador de plataforma eletrónica e de operador de TVDE, bem como da certificação de motoristas TVDE, na sua [página](#) na *Internet*, divulgando ainda em [página](#) própria, em cumprimento das obrigações que lhe impõe a Lei n.º 45/2018, de 10 de agosto, as listas de operadores de plataformas eletrónicas, de operadores de TVDE e de entidades formadoras, bem como informação sobre o dístico identificativo dos veículos que operam em TVDE e o número de certificados de motoristas TVDE existente¹².

A supervisão e regulação da atividade dos vários operadores abrangidos pela Lei n.º 45/2018, de 10 de agosto, compete, primordialmente, ao IMT, I.P., e à AMT, no âmbito das respetivas atribuições. O [artigo 31.º](#) da lei incumbe ainda o IMT, I.P., de, decorridos três anos da sua entrada em vigor, avaliar a implementação dos serviços nela regulados, em articulação com a AMT, as restantes entidades competentes e associações empresariais e de cidadãos relevantes.

A Lei n.º 45/2018, de 10 de agosto, foi regulamentada pelos seguintes diplomas:

- [Portaria n.º 293/2018, de 31 de outubro](#), que estabelece os requisitos e procedimentos dos cursos de formação rodoviária destinados à emissão e renovação do certificado de motorista de TVDE, as condições de organização e comunicação prévia dos cursos de formação, bem como, os requisitos exigidos às entidades que pretendam ministrar os referidos cursos de formação rodoviária;

¹² À data de 1 de agosto de 2022, eram 41729.

- [Deliberação n.º 1205-A/2018, de 5 de novembro](#), que define os termos do dístico identificador dos veículos utilizados na atividade de TVDE;
- [Deliberação n.º 1205-B/2018, de 5 de novembro](#), que fixa as taxas que são devidas pelos serviços prestados pelo IMT, I.P., nos procedimentos administrativos; e
- [Portaria n.º 7/2022, de 4 de janeiro](#), que regulamenta as condições de publicidade dos horários de trabalho e a forma de registo dos respetivos tempos de trabalho, relativamente a diversos tipos de trabalhadores que exercem funções de condução de veículos automóveis, nomeadamente motoristas afetos à atividade de TVDE.

Das associações que operam nesta área, destacam-se a [Associação Empresarial de Operadores de TVDE](#)¹³ (AEO-TVDE), que tem como objeto social a promoção, representação e defesa dos interesses e direitos dos operadores de TVDE, e a [Associação Nacional Movimento TVDE](#) (ANMTVDE), que tem como fins a defesa dos interesses comuns do setor TVDE bem como a sua promoção e dinamização.

IV. ENQUADRAMENTO JURÍDICO NA UNIÃO EUROPEIA E INTERNACIONAL

▪ **Âmbito internacional**

Países analisados

Apresenta-se, de seguida, o enquadramento internacional referente a: Espanha e França.

ESPAÑA

Em Espanha, o transporte de passageiros em veículos ligeiros pode, como cá, realizar-se através de táxis ou através de veículos e condutores com uma licença VTC – «*Vehículos de Turismo con Conductor*». Equivalente à licença TVDE em Portugal, é utilizada pelos condutores da *Uber*, *Cabify* e outras plataformas, distinguindo-se dos

¹³ A AEO-TVDE tem origem na Associação Nacional de Parceiros das Plataformas Alternativas de Transporte (ANPPAT), criada em 2016, para representar estes operadores.

táxis pela forma de contratação, prévia e com um valor fixado antes do transporte (consoante o trajeto, horário e disponibilidade) através de uma aplicação informática para os primeiros, variável e pós-paga no caso do segundo.

O contexto legal relativo à matéria em apreço decorre da [Lei 16/1987, de 30 de julho](#)¹⁴, «*de Ordenación de los Transportes Terrestres*», que define no [Capítulo I](#) do Título II as condições para o exercício do transporte. Este diploma foi alterado pela [Lei 9/2013, de 4 de julho](#), que introduziu a atividade de arrendamento de veículos com condutor na sequência do surgimento das plataformas eletrónicas internacionais (*Uber*, etc.) no artigo 57 e seguintes, e pelo [Real Decreto 1057/2015, de 20 de novembro](#), introduzindo várias limitações ao exercício da atividade, quanto às autorizações e condições de prestação desse serviço – incluindo as viaturas, que passaram a ter de ter >4,60m de comprimento, >12 cavalos vapor fiscais (CVF) e <10anos. Mais recentemente, voltou a ser alterada pelo [Real Decreto-Lei 3/2018, de 20 de abril](#), procurando harmonizar o tratamento legal entre táxi e Veículos de Turismo com Condutor (VTC), e poucos meses depois pelo [Real Decreto-Lei 13/2018, de 28 de setembro](#), que considerava as medidas recentemente introduzidas insuficientes face aos problemas de mobilidade, congestionamento e ambientais, agravados pela elevada oferta dos VTC. A disposição transitória única deste último diploma dispunha relativamente ao regime transitório das autorizações de arrendamento de veículos com condutor existentes na época.

A Lei 16/1987 é regulamentada pelo [Real Decreto 1211/1990, de 28 de setembro](#), que dispõe nos [artigos 180.º a 182.º](#) sobre o aluguer com condutor. A atribuição, gestão e inspeção das licenças VTC foi delegada pelo Estado nas Comunidades Autónomas através do [art.º 5.º](#) da [Lei Orgânica 5/1987, de 30 de julho](#), «*de Delegación de Facultades del Estado en las Comunidades Autónomas en relación con los transportes por carretera y por cable*».

Na [Comunidade Autónoma de Madrid](#)¹⁵ é obrigatório um dístico identificativo nos vidros dianteiros e traseiros, em cumprimento do disposto no [Decreto \(da Comunidade de Madrid\) 101/2016 de 18 de outubro](#), «*por el que se regulan los distintivos identificativos de los vehículos dedicados al arrendamiento de vehículos con conductor cuya*

¹⁴ Diploma consolidado retirado do portal oficial *boe.es*. Todas as ligações eletrónicas a referências legislativas referentes a Espanha são feitas para o referido portal, salvo referência em contrário. Consultas efetuadas a 25/08/2022.

¹⁵ <https://www.esmadrid.com/vtc-madrid>.

autorización se encuentre domiciliada en la Comunidad de Madrid». Em Madrid os VTC só podem operar um máximo de 16 horas diárias num máximo de 5 dias por semana, estando proibidos de parar ou estacionar a menos de 100m das principais estações de comboio ou no aeroporto. Apesar de o n.º 3 do [artigo 48.º](#) da anteriormente referida Lei 16/1987 impor desde 2018 um rácio limite de uma autorização de VTC por cada 30 de táxi, em 2018 existia um rácio de 1 VTC para 7 táxis¹⁶, e eram cedidas licenças VTC por 50 000€ quando o custo oficial de uma nova eram 5 000€ - e uma de táxi 150 000€. Em consequência, estão [suspensas as emissões de novas licenças VTC em Madrid](#)¹⁷.

No caso da Catalunha, na [Lei Orgânica 6/2006, de 19 de julho](#), «*de reforma del Estatuto de Autonomía de Cataluña*», a competência sobre os transportes é cedida no [artigo 169.º](#). Ao abrigo desta competência, a Comunidade Autónoma da Catalunha aprovou o [Decreto-Lei 5/2017, de 1 de agosto](#), «*de medidas urgentes para la ordenación de los servicios de transporte de viajeros en vehículos hasta nueve plazas*», destinado a regular o emergente transporte de passageiros em viaturas ligeiras com autorizações VTC. O artigo primeiro sobre a transmissão das licenças VTC, que obrigava a que o cedente fosse titular da licença há pelo menos 2 anos, foi declarado inconstitucional e nulo pela [Sentencia do TC 105/2018, de 4 de outubro](#), enquanto que o dístico identificativo no vidro dianteiro é tornado obrigatório por força do disposto no art.º 3.º. No ano seguinte é aprovado o [Decreto-Lei 4/2019, de 29 de janeiro](#), «*de medidas urgentes en materia de transporte de viajeros mediante el alquiler de vehículos con conductor*». Mais recentemente, novas disposições legais adicionaram maiores restrições à operação dos VTC, nomeadamente através do [Decreto-Lei 9/2022, de 5 de julho](#), «*de medidas urgentes en materia de alquiler de vehículos con conductor*» que, entre outras medidas, impõe na alínea *d*) do n.º 1 do art.º 4.º a utilização de veículos de grandes dimensões (>4,9m, face aos 4,6m da lei geral) que, sendo novos, têm que ter distintivos zero emissões ou ECO. Por outro lado, de acordo com o art.º 7.º, a contratação terá que ocorrer pelo menos 15 minutos antes do transporte (n.º 3), sendo proibida a utilização de sistemas de geolocalização (n.º 4), assim como o estacionamento dessas viaturas na via pública (n.º 2).

¹⁶ <https://www.elmundo.es/economia/2018/08/01/5b6182aa22601d974b8b4583.html>

¹⁷ <https://www.comunidad.madrid/servicios/transporte/autorizaciones-arrendamiento-vehiculos-conductor-rtc>.

FRANÇA

Em 2014 o enquadramento legal em França da questão do [transporte de passageiros através das plataformas eletrónicas](#)¹⁸ foi alterado com a publicação da [Lei n.º 2014-1104, de 1 de outubro de 2014](#), «*relative aux taxis et aux voitures de transport avec chauffeur*»¹⁹, conhecida por *loi Thévenoud*, que introduziu diversas alterações ao [Código dos Transportes](#) após protestos dos taxistas.

Neste Código, o transporte de passageiros em [Viaturas de Transporte com Condutor](#)²⁰ (VTC - *Voitures de transport avec chauffeur*), é regulado no [Título II](#), do Livro I da Parte III Legislativa, especialmente no [Capítulo II](#); e regulamentado na parte Regulamentar correspondente, [Título II](#) e [Capítulo II](#).

Para além destas disposições codificadas, existe um conjunto de legislação também relevante para este tema:

- [Décret n.º2014-1725 du 30 décembre 2014 relatif au transport public particulier de personnes](#)
- [Arrêté du 26 mars 2015 relatif aux caractéristiques des véhicules utilisés par les exploitants de VTC](#)
- [Arrêté du 28 janvier 2015 relatif à la capacité financière des exploitants de VTC](#)
- [Arrêté du 9 décembre 2015 portant création d'un traitement de données à caractère personnel dénommé « VTC » relatif aux obligations d'inscription et de déclaration des entreprises de VTC](#)
- [Décision n.º2015-468/469/472 QPC du 22 mai 2015](#)
- [Circulaire interministérielle du 24 juin 2015 relative au transport public de personnes \(PDF - 1.2 MB\)](#)
- [Décret n.º2017-24 du 11 janvier 2017 définissant les critères caractérisant les véhicules à faibles et très faibles niveaux d'émissions de moins de 3,5 tonnes](#)

¹⁸ https://www.bfmtv.com/economie/entreprises/uber-files-que-pese-uber-en-france_AV-202207110427.html.

¹⁹ Diplomas consolidado retirado do portal oficial legifrance.gouv.fr. Todas as ligações eletrónicas a referências legislativas referentes a França são feitas para o referido portal, salvo referência em contrário. Consultas efetuadas a 25/08/2022.

²⁰ <https://entreprendre.service-public.fr/vosdroits/F31027>.

- [Arrêté du 6 avril 2017 relatif à la signalétique des voitures de transport avec chauffeur](#)
- [Arrêté du 6 avril 2017 fixant les montants des droits d'inscription aux épreuves des examens de conducteur de taxi et de VTC](#)
- [Arrêté du 11 août 2017 sur le montant des droits d'inscription aux épreuves des examens de conducteur de taxi et de conducteur VTC](#)
- [Arrêté du 11 août 2017 sur la formation continue des conducteurs de taxi et de VTC et la mobilité des conducteurs de taxi](#)
- [Arrêté du 7 septembre 2017 relatif aux cartes professionnelles de conducteur VTC](#)
- [Arrêté du 11 janvier 2019 définissant les critères et les modalités d'attribution d'un label qualité Limousine aux VTC](#)
- [Décret n°2019-1014 du 2 octobre 2019 sur la fin de la validité des cartes professionnelles de conducteur de VTC délivrées avant le 1er juillet 2017](#)
- [Arrêté du 20 décembre 2019 sur la fin de validité des cartes professionnelles de conducteurs de VTC délivrées avant juillet 2017](#)
- [Arrêté du 19 juillet 2021 modifiant temporairement la limite d'ancienneté des véhicules de transport avec chauffeur et des véhicules motorisés à deux ou trois roues.](#)

Resumidamente, para exercer esta atividade, os condutores têm que ter carta há pelo menos 3 anos, certificado de registo penal sem condenações, atestado médico, formação de socorrismo, ser aprovado num exame teórico e prático para a Carta Profissional VTC (validade 5 anos), inscreverem-se no registo de VTC (incluindo uma garantia financeira de 1500€ por veículo). As viaturas têm que ter entre 4 e 9 lugares, 7 anos de idade máxima, mínimo 4 portas, dimensões de 4,50 por 1,70m, potência igual ou superior a 84kw (114cv) nos veículos não híbridos ou elétricos. As empresas têm que ter seguro de responsabilidade civil profissional e é obrigatória a afixação de uma vinheta identificativa nos vidros dianteiro e traseiro. Os passageiros têm que reservar a viagem anteriormente - embora sem indicação de tempo mínimo de antecedência, como acontece na Catalunha -, sendo proibido aos condutores quer o estacionamento na via pública, quer a circulação lenta à procura de clientes na rua (*la maraude*), sendo também proibido recolher passageiros sem reserva de viagem. Os condutores têm que ter um bilhete de reserva, físico ou eletrónico, com a identificação do prestador do serviço de

transporte, do cliente e da viagem (data e hora da reserva e da viagem). A sanção penal para o exercício ilegal pode incluir 1 ano de prisão, multa de 15 000€, imobilização da viatura por 1 ano ou confiscação definitiva, suspensão da carta por 5 anos.

V. ENQUADRAMENTO PARLAMENTAR

▪ **Iniciativas pendentes (iniciativas legislativas e petições)**

Efetuada uma pesquisa à base de dados da atividade parlamentar (AP), não se verificou a existência de qualquer iniciativa ou petição pendente versando diretamente sobre matéria idêntica ou conexas à da presente iniciativa.

▪ **Antecedentes parlamentares (iniciativas legislativas e petições)**

De igual modo, efetuada uma pesquisa à base de dados da AP constatou-se que na XIV e na XV Legislatura não existem antecedentes sobre matéria idêntica.

VI. CONSULTAS E CONTRIBUTOS

▪ **Consultas obrigatórias**

No dia 1 de agosto de 2022, o Presidente da 6.^a Comissão promoveu, nos termos regimentais, a emissão de parecer pela Associação Nacional de Municípios Portugueses (ANMP) e pela Associação Nacional de Freguesias (ANAFRE).

A ANAFRE, no seu [parecer](#), refere que as freguesias não têm atribuições nem competências nesta matéria, pelo que, considera que não deve emitir parecer sobre o presente projeto de lei.

Até à presente data, a ANMP não emitiu parecer sobre a iniciativa legislativa *sub judice*. No entanto, assim que for recebido, o referido parecer estará disponível para consulta na [página eletrónica](#) da iniciativa.

▪ **Consultas facultativas**

Atendendo à matéria em causa a Comissão pode, se assim o deliberar, consultar o IMT, I.P. e a AMT.