

## [Proposta de Lei n.º 63/XV/1.ª \(GOV\)](#)

**Autoriza o Governo a aprovar um novo regime jurídico do serviço público de transporte de passageiros em táxi**

Data de admissão: 14 de fevereiro de 2023

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](#)
- [VII. ENQUADRAMENTO BIBLIOGRÁFICO](#)

---

**Elaborada por:** Inês Maia Cadete e Elodie Rocha (DAC), Carolina Caldeira (DAPLEN), Sandra Rolo e Belchior Lourenço (DILP) e Rosalina Espinheira (BIB)

**Data:** 27.02.2023

## I. A INICIATIVA

---

A presente iniciativa tem por finalidade autorizar o Governo a aprovar um novo regime jurídico do serviço público de transporte de passageiros em veículos ligeiros, comumente designados por táxi, designadamente quanto às regras de acesso à atividade, o seu exercício e organização, as competências das autoridades de transportes, o regime tarifário e ao regime sancionatório (artigo 1.º).

Na exposição de motivos, o Governo refere que a modernização do setor do táxi faz parte da estratégia de melhoria do transporte público em Portugal e de promoção de um conceito de mobilidade sustentável, quer na perspetiva de descarbonização das cidades, quer ao nível da operacionalização de soluções de transporte em regiões de baixa procura, enquanto garante da acessibilidade de populações mais isoladas.

A importância do setor do táxi para a estratégia de melhoria da mobilidade torna premente a promoção de reformas que permitam uma efetiva modernização do setor que responda às necessidades dos consumidores e da sociedade, aos desenvolvimentos tecnológicos e organizacionais e aos desafios ambientais das alterações climáticas e descarbonização.

Destarte, com a presente proposta de autorização legislativa, pretende reafirmar-se que o transporte de passageiros em táxi é um serviço público, caracterizado pela sua universalidade e disponibilidade, com especial ênfase nos territórios de baixa procura, onde o táxi surge como elemento essencial para a conetividade das populações.

## II. APRECIÇÃO DOS REQUISITOS CONSTITUCIONAIS, REGIMENTAIS E FORMAIS

---

### ▪ Conformidade com os requisitos constitucionais e regimentais

A iniciativa legislativa em análise é apresentada pelo Governo, no âmbito do seu poder de iniciativa da lei e da sua competência política, em conformidade com o disposto no n.º 1 do artigo 167.º e na alínea d) do n.º 1 do artigo 197.º da [Constituição da República](#)

[Portuguesa](#) (Constituição) e no n.º 1 do artigo 119.º do [Regimento da Assembleia da República](#) (Regimento)<sup>1</sup>.

Toma a forma de proposta de lei, nos termos do n.º 2 do artigo 119.º do Regimento, encontra-se redigida sob a forma de artigos, tem uma designação que traduz sinteticamente o seu objeto principal e é precedida de uma breve exposição de motivos, mostrando-se, assim, conforme com o disposto no n.º 1 do artigo 124.º do Regimento. De igual modo, observa os requisitos formais relativos às propostas de lei, constantes do n.º 2 do artigo 124.º do Regimento.

Tratando-se de um pedido de autorização legislativa, a proposta de lei define o objeto, sentido, extensão e duração da autorização, sendo esta de 180 dias, de acordo com o artigo 6.º, cumprindo assim o disposto no n.º 2 do artigo 165.º da Constituição e no n.º 2 do artigo 171.º do Regimento.

O Governo junta, em anexo, o projeto de decreto-lei que pretende aprovar na sequência da eventual aprovação da lei de autorização legislativa pela Assembleia da República, cumprindo assim o disposto no n.º 4 do artigo 171.º do Regimento.

O n.º 3 do artigo 124.º do Regimento prevê que as propostas de lei devem ser acompanhadas dos estudos, documentos e pareceres que as tenham fundamentado. Em idêntico sentido, o [Decreto-Lei n.º 274/2009, de 2 de outubro](#)<sup>2</sup>, que regula o procedimento de consulta de entidades, públicas e privadas, realizado pelo Governo, dispõe, no n.º 1 do artigo 6.º, que «os atos e diplomas aprovados pelo Governo cujos projetos tenham sido objeto de consulta direta contêm, na parte final do respetivo preâmbulo ou da exposição de motivos, referência às entidades consultadas e ao carácter obrigatório ou facultativo das mesmas». Dispõe ainda, no n.º 2, que «no caso de propostas de lei, deve ser enviada cópia à Assembleia da República dos pareceres ou contributos resultantes da consulta direta às entidades cuja consulta seja

---

<sup>1</sup>Textos da Constituição e do Regimento disponíveis no sítio da *Internet* da Assembleia da República.

<sup>2</sup> Diploma consolidado retirado do sítio da *Internet* do Diário da República Eletrónico. Todas as referências legislativas são feitas para este portal oficial, salvo indicação em contrário.

constitucional ou legalmente obrigatória e que tenham sido emitidos no decurso do procedimento legislativo do Governo».

Não obstante, o Governo, na exposição de motivos, não menciona ter realizado qualquer audição, nem junta quaisquer estudos, documentos ou pareceres que tenham fundamentado a apresentação da proposta de lei, sendo que apenas o projeto de decreto-lei autorizado refere um conjunto de consultas a realizar.

A proposta de lei respeita os limites à admissão das iniciativas, previstos no n.º 1 do artigo 120.º do Regimento, uma vez que parece não infringir a Constituição ou os princípios nela consignados e define concretamente o sentido das modificações a introduzir na ordem legislativa.

Estando em causa uma proposta de lei de autorização legislativa, cumpre assinalar que o Governo não indica em que alínea do n.º 1 do artigo 165.º da Constituição se enquadra a matéria objeto do pedido de autorização.

A iniciativa é subscrita pelo Primeiro-Ministro, pelo Ministro do Ambiente e da Ação Climática e ainda pela Ministra Adjunta e dos Assuntos Parlamentares, mencionando ter sido aprovada em Conselho de Ministros a 9 de fevereiro de 2023, conforme disposto no n.º 2 do artigo 123.º do Regimento.

A proposta de lei em apreciação deu entrada a 10 de fevereiro de 2023, acompanhada da respetiva [ficha de avaliação prévia de impacto de género](#). Foi admitida e baixou na generalidade à Comissão de Economia, Obras Públicas, Planeamento e Habitação (6.ª) a 14 de fevereiro de 2023, por despacho do Presidente da Assembleia da República, tendo sido anunciada na sessão plenária de 15 de fevereiro de 2023.

- **Verificação do cumprimento da lei formulário**

A [lei formulário](#)<sup>3</sup> contém um conjunto de normas sobre a publicação, identificação e formulário dos diplomas que são relevantes em caso de aprovação da presente iniciativa.

Assim, cumpre informar que a iniciativa em apreço, em conformidade com o disposto no artigo 13.º da lei formulário, contém uma exposição de motivos, obedece ao formulário das propostas de lei e indica, após o articulado, os elementos elencados no n.º 2 deste artigo.

O título da presente iniciativa legislativa traduz sinteticamente o seu objeto, mostrando-se conforme ao disposto no n.º 2 do artigo 7.º da lei formulário, embora, em caso de aprovação, possa 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 projeto de decreto-lei autorizado estabelece, no artigo 47.º, que a sua entrada em vigor ocorrerá «no dia 1 de julho de 2023», estando em conformidade com o previsto no n.º 1 do artigo 2.º da lei formulário, que prevê que 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**

---

---

<sup>3</sup> Lei n.º 74/98, de 11 de novembro, alterada e republicada pela Lei n.º 43/2014, de 11 de julho, estabelece um conjunto de normas sobre a publicação, a identificação e o formulário dos diplomas.

O [artigo 165.º](#) da [Constituição](#)<sup>4</sup> positiva a reserva relativa de competência legislativa atribuída à Assembleia da República, sendo que o n.º 1 indica as matérias que são da exclusiva competência deste órgão de soberania, mas que podem ser objeto de autorizações legislativas ao Governo, e o n.º 2 expressa que estas devem definir o objeto, o sentido, a extensão e a duração da autorização, a qual pode ser prorrogada.

Jorge Miranda e Catarina Santos Botelho afirmam que, «O instituto das **autorizações legislativas** (como se denomina em Portugal) ou da delegação legislativa (como se diz noutros países) tem de ser apercebido tendo em conta, simultaneamente, as vicissitudes dos modos de produção das leis nos últimos 150 anos e o princípio fundamental da fixação da competência pela norma jurídica<sup>5</sup>».

Continuam os mesmos autores, que «Por um lado, as autorizações legislativas manifestam a superação do exclusivo de competência legislativa do Parlamento. Por outro lado, porém, as autorizações legislativas levam consigo o essencial do constitucionalismo e do Estado de Direito não só por apenas serem consentidas em áreas mais ou menos circunscritas como, sobretudo, por estarem sujeitas a um enquadramento mais ou menos limitativo e rigoroso<sup>6</sup>».

Referem, ainda, que, «Mas a **lei de autorização não se reconduz a lei meramente formal**. Ela possui o conteúdo correspondente ao sentido a que fica adstrito o ulterior decreto (artigos 112.º, n.º 2, e 165.º, n.º 2). Não se trata só de uma vicissitude de competência; trata-se também de ato que se manifesta na dinâmica global do ordenamento. E, embora não atinja só por si os cidadãos, nem regule as situações da vida, os seus efeitos não são apenas instrumentais; são, desde logo, efeitos substantivos, até porque a função do sentido não se esgota com a emanação do decreto-lei autorizado, perdura como parâmetro da validade deste<sup>7</sup>».

---

<sup>4</sup>Todas as referências à Constituição são feitas para o sítio da *Internet* da Assembleia da República. Consultado a 20/02/2023.

<sup>5</sup> *In*: MIRANDA, Jorge; MEDEIROS, Rui - **Constituição Portuguesa Anotada – Volume II**. 2.ª edição revista, atualizada e ampliada. Lisboa: Universidade Católica Editora, 2018. 3 volumes. ISBN 9789725406113 (vol. 2), pág. 548 (negritos dos autores).

<sup>6</sup> *Idem*, pág. 548.

<sup>7</sup> *In*: MIRANDA, Jorge; MEDEIROS, Rui - **Constituição Portuguesa Anotada – Volume II**. 2.ª edição revista, atualizada e ampliada. Lisboa: Universidade Católica Editora, 2018. 3 volumes. ISBN 9789725406113 (vol. 2), pág. 549 (negritos dos autores).



Em conformidade com o preâmbulo da [Resolução do Conselho de Ministros n.º 107/2019, de 1 de julho](#), que aprova o Roteiro para a Neutralidade Carbónica 2050, «O Governo assumiu em 2016 o compromisso de alcançar a neutralidade carbónica até 2050, traçando uma visão clara relativamente à descarbonização da economia nacional, e contribuindo para os objetivos mais ambiciosos no quadro do Acordo de Paris<sup>8-9</sup>.

Para apoiar este compromisso, o Governo decidiu elaborar um Roteiro para a Neutralidade Carbónica 2050 (RNC2050), com o objetivo de explorar a viabilidade de trajetórias que conduzam à neutralidade carbónica, de identificar os principais vetores de descarbonização e de estimar o potencial de redução dos vários setores da economia nacional, como sejam a energia e indústria, a mobilidade e os transportes, a agricultura, florestas e outros usos de solo, e os resíduos e águas residuais».

Este instrumento jurídico, na alínea e) do n.º 3, estabelece como um dos principais vetores de descarbonização e linhas de atuação para uma sociedade neutra em carbono, descarbonizar a mobilidade, privilegiando o sistema de mobilidade em transporte coletivo, através do seu reforço e da descarbonização das frotas, apoiando soluções inovadoras e inteligentes de mobilidade multimodal, ativa, partilhada e sustentável, bem como a mobilidade elétrica e outras tecnologias de zero emissões.

Quanto ao objeto da iniciativa legislativa *sub judice* a concessão de autorização legislativa ao Governo para a aprovação do projeto de decreto-lei incluído na mesma, no qual é desenvolvido um novo regime jurídico do serviço público do transporte de passageiros em veículos ligeiros, isto é, de transportes em táxi, cuja aplicação será todo o território nacional.

---

<sup>8</sup> No sítio da *Internet* do Conselho Europeu e do Conselho da União Europeia são apresentadas um conjunto de informações sobre este acordo em <https://www.consilium.europa.eu/pt/policies/climate-change/paris-agreement/>, consultadas a 20/02/2023.

<sup>9</sup> Aprovado, no nosso país, pela [Resolução da Assembleia da República n.º 197-A/2016, de 30 de setembro](#), este acordo foi adotado, no âmbito da Convenção Quadro das Nações Unidas para as Alterações Climáticas, em Paris, a 12 de dezembro de 2015, e ratificado pelo [Decreto do Presidente da República n.º 79-M/2016, de 30 de setembro](#).

As alíneas a) e b) do artigo 46.º do projeto de decreto-lei autorizado identificam os atos legislativos que serão revogados com a sua aprovação, são eles:

- O [Decreto-Lei n.º 297/92, de 31 de dezembro](#), designadamente o n.º 1 do artigo 2.º materializa que o regime de preços consiste na determinação do tarifário dos serviços, bem como os princípios de aplicação do mesmo são acordados através de uma convenção, sendo que, à presente data, esta corresponde à [Convenção que procede à atualização das tarifas para a prestação do serviço de transporte de passageiros em táxi](#)<sup>10-11</sup>, que entrou em vigor a 1 de junho de 2022<sup>12</sup>; e
- O [Decreto-Lei n.º 251/98, de 11 de agosto](#)<sup>13</sup>, que, na redação atual, estatui sobre todos os temas inerentes ao acesso à atividade e ao mercado dos transportes em táxi como as várias definições legais para efeitos deste regime jurídico ([artigo 2.º](#)) e as regras quanto:
  - Ao acesso à atividade: o licenciamento da atividade ([artigo 3.º](#)), os requisitos de acesso ([artigo 4.º](#)), a capacidade financeira ([artigo 7.º](#)), a falta superveniente do requisito de acesso ([artigo 8.º](#)) e o dever de informação ([artigo 9.º](#));
  - Ao acesso ao mercado dos transportes em táxi: os veículos ([artigo 10.º](#)), os taxímetros ([artigo 11.º](#)), o licenciamento dos veículos ([artigo 12.º](#)), a fixação de contingentes ([artigo 13.º](#)) e o preenchimento dos lugares do contingente ([artigo 14.º](#));
  - À organização do mercado: os tipos de serviço ([artigo 15.º](#)), os regimes de estacionamento ([artigo 16.º](#)), a prestação obrigatória de serviços ([artigo 17.º](#)), a suspensão e abandono do exercício da atividade ([artigo 18.º](#)), o transporte de bagagens e de animais ([artigo 19.º](#)) e o regime de preços, este encontra-se, hodiernamente, vertido no decreto-lei e na convenção supracitados ([artigo 20.º](#));

---

<sup>10</sup> Disponível em [https://www.dgae.gov.pt/gestao-de-ficheiros-externos-dgae-ano-2022/minuta-das-convencoes-dos-taxis-homologadas\\_setcs-pdf.aspx](https://www.dgae.gov.pt/gestao-de-ficheiros-externos-dgae-ano-2022/minuta-das-convencoes-dos-taxis-homologadas_setcs-pdf.aspx), consultada a 20/02/2023.

<sup>11</sup> Celebrada entre a [Direção-Geral das Atividades Económicas](#), a [ANTRAL - Associação Nacional dos Transportadores Rodoviários em Automóveis Ligeiros](#) e a [Federação Portuguesa do Táxi – F.P.T.](#)

<sup>12</sup> De acordo com os esclarecimentos prestados pela Direção-Geral das Atividades Económicas em <https://www.dgae.gov.pt/comunicacao/noticias/atualizacao-das-tarifas-dos-taxis.aspx>, consultados a 20/02/2023.

<sup>13</sup> Diploma consolidado retirado do sítio da *Internet* do [Diário da República Eletrónico](#). Todas as referências legislativas são feitas para este portal, salvo indicação em contrário. Consultado a 20/02/2023.



- Ao regime especial ([artigo 21.º](#)), os táxis para pessoas com mobilidade reduzida ([artigo 22.º](#)), os veículos turísticos e isentos de distintivos ([artigo 23.º](#)) e transportes coletivos em táxi ([artigo 24.º](#)); e
- À fiscalização e regime sancionatório: as entidades fiscalizadoras<sup>14</sup> ([artigo 25.º](#)), as contraordenações ([artigo 26.º](#)), a competência para a aplicação das coimas ([artigo 27.º](#)), o exercício da atividade sem licença ([artigo 28.º](#)), o incumprimento do dever de informação ([artigo 29.º](#)), o exercício irregular da atividade ([artigo 30.º](#)), a falta de apresentação de documentos ([artigo 31.º](#)), a imputabilidade das infrações ([artigo 32.º](#)), as sanções acessórias ([artigo 33.º](#)) e o produto das coimas ([artigo 34.º](#)).

Este decreto-lei é regulamentado pela [Portaria n.º 277-A/99, de 15 de abril](#), que regula a atividade de transportes em táxi e estabelece o equipamento obrigatório para o licenciamento dos veículos automóveis de passageiros, cuja redação atual reflete as alterações introduzidas pela [Portaria n.º 1318/2001, de 29 de novembro](#), que publica, em anexo, a nova versão do texto, esta foi retificada pela [Declaração de Retificação n.º 20-BA/2001, de 30 de novembro](#), e pelas [Portarias n.ºs 1522/2002, de 19 de dezembro, 2/2004, de 5 de janeiro, 29/2005, de 13 de janeiro, 134/2010, de 2 de março](#) e [294/2018, de 31 de outubro](#).

Cumpra, igualmente, elencar os seguintes atos legislativos com relevância para a matéria abordada na presente proposta de lei:

- A [Resolução da Assembleia da República n.º 227/2018, de 6 de agosto](#), que recomenda ao Governo um conjunto de medidas que modernizem e introduzam transparência no setor do táxi;
- A [Resolução da Assembleia da República n.º 228/2018, de 6 de agosto](#), que recomenda ao Governo medidas para modernização do setor do táxi;

---

<sup>14</sup> Onde se lê Direção-Geral dos Transportes Terrestres (DGTT) deve-se ler, atualmente, [Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I. P. \(IMT\)](#), por força da reestruturação do Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, I.P. (IMTT.I.P.) instituída pelo [Decreto-Lei n.º 126-C/2011, de 29 de dezembro](#). Este organismo sucedeu nas atribuições daquela direção-geral conforme o previsto no [Decreto-Lei n.º 147/2007, de 27 de abril](#).

- A [Resolução da Assembleia da República n.º 229/2018, de 6 de agosto](#), que recomenda ao Governo um conjunto de medidas para apoio e promoção do setor do táxi;
- A [Resolução da Assembleia da República n.º 232/2018, de 6 de agosto](#), que recomenda ao Governo a revisão do regime jurídico do setor do táxi, de forma a contribuir para a sua modernização;
- O [Decreto n.º 20/93, do Ministério dos Negócios Estrangeiros, de 21 de junho](#), que aprova, para ratificação, a Convenção Quadro sobre Alterações Climáticas, com a correção tornada pública pelo [Aviso n.º 222/93, do Ministério dos Negócios Estrangeiros, de 29 de setembro](#) e com alteração do título e o texto da Convenção pelo [Decreto n.º 14/2003, do Ministério dos Negócios Estrangeiros, de 4 de abril](#); e
- O [Despacho n.º 6560/2020, de 23 de junho, do Secretário de Estado da Mobilidade](#), que cria o grupo de trabalho para a modernização do setor do transporte público de passageiros em automóvel ligeiro, focado no setor do táxi, sendo que, de acordo com a [notícia](#)<sup>15</sup> de 26 de setembro de 2022 exposta na página eletrónica do Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P, este grupo de trabalho apresentou o seu [relatório final](#)<sup>16</sup>.

## IV. ENQUADRAMENTO JURÍDICO NA UNIÃO EUROPEIA E INTERNACIONAL

### ▪ Âmbito da União Europeia

A [Política dos transportes](#) é uma das políticas comuns da União Europeia (UE) há mais de 30 anos. De acordo com o disposto no artigo 91.º do TFUE, os objetivos dos Tratados são prosseguidos no âmbito de uma política comum dos transportes, visando, nomeadamente, a criação de um [espaço de segurança rodoviária](#), cujo objetivo é melhorar a segurança rodoviária e contribuir para uma mobilidade sustentável.

Em 2011, a Comissão Europeia publicou o seu livro branco sobre o futuro dos transportes até 2050, intitulado «[Roteiro do espaço único europeu dos transportes –](#)

<sup>15</sup> Em <https://www.imt-ip.pt/sites/IMTT/Portugues/Noticias/Paginas/Relatorio-Final-Modern-Sector-Taxi092022.aspx>, consultada a 20/02/2023.

<sup>16</sup> Acessível em <https://www.imt-ip.pt/sites/IMTT/Portugues/Noticias/Documents/2022/Relat%C3%B3rio%20Final.pdf>, consultado a 20/02/2023.

[Rumo a um sistema de transportes competitivo e económico em recursos](#)<sup>17</sup> onde descreve os desafios que se apresentavam aos transportes e referia os meios para lhes dar resposta, estabelecendo como um dos seus objetivos a criação de um espaço único europeu dos transportes, com a eliminação das barreiras ainda existentes entre os modos e os sistemas nacionais, facilitando o processo de integração e promovendo a emergência de operadores multinacionais e multimodais.

Em 2016, na sua comunicação «[Estratégia Europeia de Mobilidade Hipocarbónica](#)», a Comissão propõe medidas para acelerar a descarbonização dos transportes europeus, tendo em vista, em primeiro lugar, alcançar um nível nulo de emissões, e contribuir de forma adequada para a realização dos objetivos do Acordo de Paris da COP21.

Em dezembro de 2020, a Comissão apresentou a sua «[Estratégia de mobilidade sustentável e inteligente – pôr os transportes europeus na senda do futuro](#)», juntamente com um plano de ação contendo iniciativas para orientar os trabalhos até 2024, e estabelece um roteiro que visa colocar firmemente os transportes europeus no caminho certo para um futuro sustentável e inteligente, identificando dez áreas emblemáticas.

No que diz respeito ao transporte de passageiros, na sua [comunicação da Comissão sobre o transporte local de passageiros a pedido eficiente e sustentável \(táxis e VPA\)](#)<sup>18</sup>, «a Comissão fornece recomendações sobre a regulamentação dos táxis e dos VPA com o objetivo de garantir uma mobilidade local adequada e segura para os cidadãos, de melhorar a sustentabilidade do setor e de promover os objetivos do Pacto Ecológico Europeu e da Estratégia de Mobilidade Sustentável e Inteligente. Esta comunicação esclarece que as medidas adotadas pelos Estados-Membros (nomeadamente os governos nacionais e os legisladores, bem como as autoridades regionais e locais) ao regulamentar os táxis e os VPA têm de estar em consonância com as liberdades fundamentais subjacentes ao mercado único. As regras devem ser proporcionais ao objetivo que prosseguem. A Comissão sublinha que, ao mesmo tempo, é da maior

---

<sup>17</sup> Em 1 de julho de 2016, a Comissão apresentou um [relatório](#) sobre os progressos obtidos na execução do programa decenal do Livro Branco de 2011, o qual inclui, nomeadamente, um balanço detalhado das atividades empreendidas até essa altura (Anexo II).

<sup>18</sup> Cumpre ainda referir que no âmbito da prioridade da Comissão «[uma economia ao serviço das pessoas](#)», a Comissão apresentou uma proposta de [diretiva relativa à melhoria das condições de trabalho nas plataformas digitais](#).

importância que os Estados-Membros assegurem que todas as pessoas ativas no setor do transporte de passageiros a pedido gozem de um nível adequado de direitos sociais e de segurança jurídica no que diz respeito ao seu estatuto profissional.»

## ▪ **Âmbito internacional**

### **Países analisados**

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

### **ESPANHA**

A [\*Constitución Española\*](#)<sup>19</sup>, nos termos do n.º 3 do seu [\*artículo 149\*](#), define que as matérias não expressamente atribuídas ao Estado, poderão corresponder a competências das Comunidades Autónomas, a serem expressas no âmbito dos respetivos [\*estatutos autonómicos\*](#).

As matérias atinentes ao transporte terrestre de passageiros encontram-se definidas ao nível estatal, através do [\*Real Decreto 763/1979, de 16 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento Nacional de los Servicios Urbanos e Interurbanos de Transportes en Automóviles Ligeros\*](#). Este diploma constitui assim o marco normativo base do transporte de passageiros em automóveis ligeiros, nos quais se incluem os serviços de táxi. Neste diploma são definidas as diretrizes pelas quais se deve reger este serviço, não obstante as autoridades das comunidades autónomas possuírem competência legislativa para regular a atividade, em tudo o que não seja contrário ao aqui estabelecido.

O diploma define um conjunto de disposições relativas às condições de acesso ao serviço ([\*artículos 3 a 9\*](#)), ao tarifário aplicável ([\*artículos 22 e 23\*](#)) e ao quadro sancionatório aplicável ([\*artículos 49, 50, 51, 52 e 53\*](#)), tendo sido posteriormente desenvolvido através da [\*Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres\*](#), e pelo [\*Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres\*](#).

---

<sup>19</sup> Diplomas consolidados retirado do portal oficial [boe.es](http://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 24.02.2023.

Ao nível das Comunidades Autónomas, cumpre relevar, a título exemplificativo, o normativo aplicável na [Comunidad de Aragón](#)<sup>20</sup>, definido através da [Ley 5/2018, de 18 de abril, del Taxi](#), diploma que regula os serviços de táxi na região. Atendendo à temática em apreço na presente iniciativa legislativa, relevam-se então as seguintes disposições:

- Os [artículos 4 e 48](#), relativo às competências inspetivas e sancionatórias;
- Os [artículos 7, 22, 23 e 24](#), relativos ao acesso à atividade;
- Os [artículos 8, 9 e 12](#), relativo às restrições quantitativas dos prestadores de serviço;
- Os [artículos 10, 25 e 38](#), relativo às restrições territoriais;
- Os [artículos 20, 31 e 34](#), relativo à incorporação de inovações tecnológicas;
- O [artículo 39](#), relativo ao regime tarifário; e
- Os [artículos 40 a 49](#), relativos ao regime sancionatório.

## FRANÇA

A matéria em apreço enquadra-se no âmbito do [Code des Transports](#)<sup>21</sup>. Este diploma apresenta, no quadro das disposições comuns, o normativo respeitante às seguintes temáticas:

- As matérias de digitalização dos serviços prestados ([articles L1115-1 a L1115-13](#));
- As competências da entidade reguladora dos transportes ([articles L121-1 a L1264-20](#));
- A definição e aplicação do regime sancionatório ([articles L1264-1 a L1264-20](#)).

No caso do enquadramento legal especificamente aplicável ao transporte de passageiros em veículos automóveis ligeiros, o mesmo encontra-se definido nos termos dos [articles L3121-1 a L3121-12](#), onde se releva as seguintes disposições:

- Requisitos relativos ao acesso à atividade ([articles L3121-1-2 a L3121-8](#));

<sup>20</sup> Retirado do sítio da *Internet aragon.es*. Consultas efetuadas a 24.02.2023.

<sup>21</sup> Diplomas consolidados 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 24.02.2023.



- Digitalização dos serviços prestados ([article L3121-11-1](#)), onde se destaca o papel do [registre de disponibilité des taxis](#)<sup>22</sup>; e
- O regime sancionatório ([article L3124-1 a L3124-5](#)).

Relativamente às disposições respeitantes ao regime tarifário, cumpre mencionar o enquadramento legal decorrente do [Décret n°2015-1252 du 7 octobre 2015 relatif aux tarifs des courses de taxi](#), assim como da [Arrêté du 16 janvier 2023 relatif aux tarifs des courses de taxi pour 2023](#).

O portal [service-public.fr](#) disponibiliza ainda um conjunto de [informações adicionais](#)<sup>23</sup> relativas à temática em apreço.

## V. ENQUADRAMENTO PARLAMENTAR

---

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

Efetuada uma pesquisa à base de dados da atividade parlamentar (AP), verificou-se que não foram apresentadas nesta Legislatura iniciativas legislativas ou petições sobre a matéria em causa.

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

Na XIII e XIV Legislaturas não se verificou a existência de petições sobre a matéria, mas foram apresentadas as seguintes iniciativas legislativas sobre matéria idêntica ou conexas<sup>24</sup>:

- [Projeto de Lei 172/XIV/1.ª \(PCP\)](#) - *Modernização do regime de atividade do sector do Táxi (9.ª alteração ao Decreto-Lei n.º 251/98, de 11 de agosto)*. Esta iniciativa legislativa caducou em 28 de março de 2022.
- [Projeto de Resolução n.º 1044/XIV/2.ª \(PCP\)](#) - *Processo de Modernização do Sector do Táxi*. Esta iniciativa caducou em 28 de março de 2022.

---

<sup>22</sup> Retirado do sítio da [Internet service-public.fr](#). Consultas efetuadas a 24.02.2023.

<sup>23</sup> Retirado do sítio da [Internet service-public.fr](#). Consultas efetuadas a 24.02.2023.

<sup>24</sup> Cumpre sublinhar, que não obstante o Guião para a Elaboração de Notas Técnicas referir que não devem ser elencados Projetos de Resolução de anteriores legislaturas, no caso vertentes justifica-se a sua inclusão, na medida em que alguns deram origem às Resoluções listadas na parte referente ao enquadramento jurídico nacional da presente Nota Técnica.



- [Projeto de Lei n.º 1242/XIII/4.ª \(PCP\)](#) - *Modernização do regime de atividade do sector do Táxi (9.ª alteração ao Decreto-Lei n.º 251/98, de 11 de agosto)*. Este projeto de lei caducou em 24 de outubro de 2019;
- [Projeto de Lei n.º 1156/XIII/4.ª \(PSD\)](#) - *Estabelece o regime jurídico da atividade de transporte público de aluguer em veículos automóveis ligeiros de passageiros («táxi»)*. Na Reunião Plenária de 21 de março de 2019, esta iniciativa legislativa foi rejeitada na votação na generalidade, com os votos contra dos Grupos Parlamentares do PS, BE, CDS-PP, PCP e PEV, a abstenção do Deputado único representante de partido (DURP) do PAN, e do Deputado não inscrito (Ninsc) Paulo Trigo Pereira e a favor do Grupo Parlamentar do PSD;
- [Projeto de Resolução n.º 1556/XIII/3.ª \(PS\)](#) - *Recomenda um conjunto de medidas de apoio e promoção do setor do táxi*. Este projeto de resolução foi aprovado na Reunião Plenária de 4 de maio de 2018 e deu origem à [Resolução da Assembleia da República n.º 229/2018](#) - *Recomenda ao Governo um conjunto de medidas para apoio e promoção do setor do táxi*;
- [Projeto de Resolução n.º 1435/XIII/3.ª \(CDS-PP\)](#) - *Recomenda ao Governo a revisão do regime legal do setor do táxi, de forma a contribuir para a modernização deste transporte*. Esta iniciativa foi aprovada na Reunião Plenária de 4 de maio de 2018 e deu origem à [Resolução da Assembleia da República n.º 232/2018](#) - *Recomenda ao Governo a revisão do regime jurídico do setor do táxi, de forma a contribuir para a sua modernização*;
- [Projeto de Resolução n.º 1553/XIII/3.ª \(PCP\)](#) - *Modernização do sector do táxi*. Este projeto de resolução foi aprovado na Reunião Plenária de 4 de maio de 2018 e deu origem à [Resolução da Assembleia da República n.º 228/2018](#) - *Recomenda ao Governo medidas para modernização do setor do táxi*.
- [Projeto de Resolução n.º 724/XIII/2.ª \(BE\)](#) - *Recomenda ao Governo a adoção de medidas que modernizem e introduzam transparência no setor do táxi*. Esta iniciativa foi aprovada na Reunião Plenária de 4 de maio de 2018 e deu origem à [Resolução da Assembleia da República n.º 227/2018](#) - *Recomenda ao Governo um conjunto de medidas que modernizem e introduzam transparência no setor do táxi*

## VI. CONSULTAS E CONTRIBUTOS

---

### Proposta de Lei n.º 63/XV/1.ª (GOV)

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

## ▪ Consultas obrigatórias

A 23 de fevereiro de 2023, o Presidente da Comissão de Economia, Obras Públicas, Planeamento e Habitação solicitou contributos à Associação Nacional de Municípios (ANMP) e pela Associação Nacional de Freguesias (ANAFRE), nos termos do artigo 141.º do Regimento.

No dia 23 de fevereiro, o Presidente da 6.ª Comissão promoveu, nos termos regimentais, a emissão de parecer pela Comissão Nacional de Proteção de Dados (CNPd).

Os pareceres remetidos pelos órgãos acima elencados são disponibilizados para consulta na [página eletrónica da iniciativa](#).

## Outras

## ▪ Consultas facultativas

Atendendo à matéria em causa sugere-se que a Comissão consulte, se assim o deliberar, o Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I. P. (IMT), a Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT), a Federação Portuguesa do Táxi (FPT), a Associação Nacional dos Transportes Rodoviários em Automóveis Ligeiros (ANTRAL), a Associação Nacional Táxis Unidos de Portugal (ANTUPE), a Associação Nacional de Transportadores Utilizadores de Plataformas Eletrónicas (ANTUPE), a Associação Nacional de Parceiros das Plataformas Alternativas de Transportes (ANPPAT), a Autoridade da Concorrência (AdC), o Conselho Superior da Magistratura (CSM), o Conselho Superior do Ministério Público (CSMP), a Procuradoria-Geral da República (PGR), a Guarda Nacional Republicana (GNR), a Polícia de Segurança Pública (PSP), a Polícia Municipal, a Agência Portuguesa do Ambiente (APA) e a Quercus - Associação Nacional de Conservação da Natureza.

## VII. ENQUADRAMENTO BIBLIOGRÁFICO

---

ABDELNOUR, Sarah ; CETTE, Gilbert – Quel statut pour les travailleurs des plateformes? **Les cahiers français**. Paris. ISSN 0008-0217. Nº 429 (sept./oct. 2022), p. 99-107. Cota: RE-151

Resumo: Quer se trate de carros com motorista ou entregas de refeições ao domicílio, as plataformas de prestação de serviços em linha experimentam um crescimento notável. Mas essas atividades não conferem aos seus fornecedores as mesmas proteções que proporcionam aos trabalhadores por conta de outrem nem as mesmas liberdades que os trabalhadores independentes usufruem. Ao longo do artigo, os autores analisam e procuram uma solução para remediar este desequilíbrio.

AMADO, João Leal ; MOREIRA, Teresa Coelho – A lei sobre o TVDE e o contrato de trabalho : sujeitos, relações e presunções. **Prontuário de Direito do Trabalho**. Coimbra. ISSN 0873-4895. Nº 1, 1º sem. (2019), p. 81-111. Cota: RP-214

Resumo: «O mundo digital em que vivemos e o chamado “trabalho 4.0” têm vindo a lançar novos e complexos desafios ao Direito do Trabalho. Um ramo de direito que surgiu após a primeira revolução industrial, a pensar na fábrica e no operário, vê-se hoje confrontado com novas formas de prestação remunerada de serviços, designadamente via apps, mediante plataformas eletrónicas. O caso da Uber é bem um exemplo disso. Neste texto, propomo-nos fazer um ponto da situação sobre a qualificação dos respetivos motoristas como trabalhadores ou não, tendo em conta os desenvolvimentos jurisprudenciais que vão ocorrendo à escala global e à luz do disposto na Lei n.º 45/2018, de 10 de agosto, que veio estabelecer o regime jurídico da atividade de TVDE, bem como o das correspondentes plataformas eletrónicas.»

DAHINTEN, Bernardo Franke ; DAHINTEN, Augusto Franke – Novas tecnologias, regulação e proteção dos consumidores : reflexões sobre o caso da Uber no Brasil e em Portugal. **Estudos de Direito do Consumidor** [Em linha]. Coimbra. N.º 17 (2021), p. 9-38. [Consult. 24 fev. de 2023]. Disponível em WWW:<URL: <https://catalogobib.parlamento.pt:82/images/winlibimg.aspx?skey=&doc=135688&img=23190&save=true>>. ISSN 1646-0375.

Resumo: «O presente artigo tem como objetivo relacionar, ainda que de forma sintetizada, a proteção dos consumidores e as novas tecnologias, tendo como pano de fundo o caso dos aplicativos de transporte de passageiro (Uber e similares) e a forma como ocorreu a sua regulação no Brasil e em Portugal. O texto está estruturado em 3

capítulos: o primeiro contextualiza a proteção do direito do consumidor no sistema jurídico brasileiro e no sistema jurídico português; o segundo aborda o aspecto da regulação das novas tecnologias, com enfoque no caso da Uber; e o terceiro aborda a decisão proferida pelo STF no âmbito da ADPF 449, assim como a decisão proferida pelo TJUE no julgamento do C-434/15. Ao final, conclui-se que, em ambos os casos, vê-se como adequada a solução jurídica neles adotada, através da regulação da atividade, sem proibi-la, de forma a viabilizar o seu desenvolvimento, mas buscando também resguardar, entre outros fatores, a proteção dos direitos dos consumidores.»

DOMURATH, Irina – Platforms as contract partners\$eUber and beyond. **Maastricht journal of European and comparative law**. Maastricht. ISSN 1023-263X. Vol. 25, nº 5 (oct. 2018), p. 565-581. Cota: RE-226

Resumo: Neste artigo a autora analisa a jurisprudência recente sobre a Uber e outras plataformas, tendo como objetivo conhecer «se e em que condições as plataformas podem ser consideradas parceiros contratuais dos indivíduos que procuram bens e serviços através da infraestrutura da plataforma». Numa primeira fase, são identificados os critérios utilizados pelos tribunais, tanto pelo Tribunal de Justiça da União Europeia como pelos tribunais nacionais, que caracterizam o papel das plataformas em relação à prestação de serviços subjacentes. Numa segunda fase, o artigo analisa a abordagem dos intermediários no direito mais tradicional dos contratos celebrados com os consumidores. Daqui resulta «uma imagem diferenciada que acentua a necessidade de clarificação legislativa».

PEREIRA, Rita Garcia – A Uber e o contrato de trabalho : um admirável mundo novo. **Questões laborais**. Coimbra. ISSN 0872-8267. A. 23, nº 49 (Jul./Dez. 2016), p. 29-47. Cota: RP-577

Resumo: «Há no mercado plataformas informáticas que se apresentam ao público como meros intermediários, facilitadores de contacto, na relação entre utentes e prestadores de serviços. Nesta aparente relação tripartida, os operadores surgem sem qualquer característica que os ligue ao conceito clássico de entidade patronal. No entanto, reduzidas estas novas formas de organização do trabalho dos seus elementos acessórios, subsiste o elemento radical de qualquer relação laboral: a subordinação

jurídica – os chamados prestadores de serviços, no exercício da sua actividade, encontram-se submetidos a um domínio efectivo por aquelas empresas.»

SILVA, Mariana Leite da – O estatuto jurídico-laboral do motorista no contexto da atividade de TVDE : em particular, o caso da Uber. **Questões laborais**. Coimbra. ISSN 0872-8267. A. 26, nº 54 (jan./jun. 2019), p. 157-193. Cota: RP-577

Resumo: Com este estudo a autora pretende perceber em que medida poderá um trabalhador “on-demand”, que preste serviços de transporte através de uma plataforma eletrónica, enquadrar-se no modelo tradicional de trabalho subordinado. E ainda, depois de analisado todo o esquema de trabalho proporcionado pela Uber, integrar esta questão no ordenamento jurídico português, em especial, na recentemente publicada Lei nº 45/2018, de 10 de agosto.