

[Projeto de Lei n.º 63/XVI/1.ª \(PCP\)](#)

Suspende a atribuição de licenças de TVDE até à conclusão do processo de avaliação e revisão do regime legal vigente

Data de admissão: 19 de abril de 2024

Comissão de Economia, Obras Públicas 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**

Elaborada por: Patrícia Pires (DAPLEN), Luísa Colaço e Rui Brito (DILP), João Carlos Sanches (BIB), Gonçalo Sousa Pereira e Patrícia Grave (DAC)

Data: 13.05.2024

I. A INICIATIVA

Esta iniciativa legislativa propõe a suspensão imediata da emissão de novas licenças para a atividade de transporte individual de passageiros em veículos descaracterizados a partir de plataforma eletrónica (TVDE).

O proponente salienta os impactos negativos para motoristas, taxistas, autarquias e consumidores do regime atual, estabelecido pela [Lei n.º 45/2018, de 10 de agosto](#)¹, e tem como objetivo suspender a atribuição de novas licenças até que o processo de revisão dessa lei seja concluído.

A iniciativa visa, assim, interromper temporariamente a emissão de licenças TVDE para permitir um processo de avaliação e revisão da lei existente, evitando a deterioração das condições atuais no setor de transporte individual de passageiros.

II. APRECIÇÃO DOS REQUISITOS CONSTITUCIONAIS, REGIMENTAIS E FORMAIS

▪ Conformidade com os requisitos constitucionais e regimentais

A iniciativa em apreciação é apresentada pelo Grupo Parlamentar do Partido Comunista Português (PCP), ao abrigo e nos termos da alínea *b*) do artigo 156.º e do artigo 167.º da [Constituição da República Portuguesa](#)² (Constituição) bem como da alínea *b*) do n.º 1 do artigo 4.º 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.

A iniciativa assume a forma de projeto de lei, em conformidade com o disposto no n.º 2 do artigo 119.º do Regimento, observando o disposto na alínea *a*) do n.º 1 do artigo 123.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.

¹ Texto consolidado 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 06/05/2024.

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

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

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 18 de abril de 2024, tendo sido junta a [ficha de avaliação prévia de impacto de género](#). No dia 19 de abril foi admitido e baixou na generalidade à Comissão de Economia, Obras Públicas e Habitação (6.ª), por despacho do Presidente da Assembleia da República, tendo sido anunciado na reunião plenária do dia 23 de abril.

▪ **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.

O título da presente iniciativa legislativa - «Suspende a atribuição de licenças de TVDE até à conclusão do processo de avaliação e revisão 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 3.º deste projeto de lei prevê que «A presente lei entra em vigor no dia imediato ao da sua publicação», mostrando-se conforme com o previsto no n.º 1 do artigo 2.º da lei formulário, segundo o qual os atos

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

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 TVDE encontra-se regulada pela Lei n.º 45/2018, de 10 de agosto. Este diploma teve origem na [Proposta de Lei n.º 50/XIII/2.ª \(GOV\)](#)⁵ e no [Projeto de Lei n.º 529/XIII/2.ª \(PSD\)](#)⁶ e resultou de um processo legislativo muito participado⁷, em consequência do aceso debate que se verificava na altura nos meios políticos, sociais e profissionais envolvidos.

Até à entrada em vigor desta lei, esta atividade era prestada 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](#)⁸, que regulava então 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](#)⁹, 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 maio](#)¹⁰, 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).

⁵ As iniciativas legislativas estão disponíveis no sítio da *Internet* da Assembleia da República. Todas as referências a iniciativas legislativas são feitas para esse portal.

⁶ 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.

⁷ 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.

⁸ Revogado pelo [Decreto-Lei n.º 101/2023, de 31 de outubro](#), que aprova o regime jurídico do serviço público de transporte de passageiros em táxi.

⁹ Texto consolidado.

¹⁰ 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 (texto consolidado).

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 [Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P.](#) (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 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 eletrónicas¹¹, de operadores de TVDE e de entidades

¹¹ Em maio de 2024, existiam 13 operadores de plataformas eletrónicas registados no IMT, I.P.

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 Instituto da Mobilidade e os Transportes, I.P., e à [Autoridade da Mobilidade e dos Transportes](#) (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. Na página do IMT, I.P., na *Internet* pode ser consultado o [Relatório Final de Avaliação do Regime Jurídico Aplicável ao Setor dos TVDE](#), datado de dezembro de 2021.

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;
- [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 (texto consolidado).

¹² À data de 10 de abril de 2024, eram 68 068.

IV. ENQUADRAMENTO JURÍDICO NA UNIÃO EUROPEIA E INTERNACIONAL

▪ Âmbito da União Europeia

Nos termos do artigo 3.º do [Tratado da União Europeia](#) (TUE) um dos objetivos da União Europeia (UE) é a promoção do bem-estar dos seus povos e o desenvolvimento sustentável da Europa, com base numa economia social de mercado altamente competitiva que tenha como meta o pleno emprego e o progresso social. Acresce que, a UE defende o direito de todos os trabalhadores a condições de trabalho saudáveis, seguras e dignas e o direito de informação e consulta dos trabalhadores, estando tais princípios consagrados na [Carta dos Direitos Fundamentais da União Europeia](#).

Sobre o mesmo tema, reforça, ainda, o [Pilar Europeu dos Direitos Sociais](#) que «independentemente do tipo e da duração da relação de trabalho, os trabalhadores têm direito a um tratamento justo e equitativo em matéria de condições de trabalho» e ao «acesso à proteção social»¹³.

Neste contexto, foi adotada pela Comissão Europeia uma [proposta de Diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho relativa à melhoria das condições de trabalho nas plataformas digitais](#)¹⁴ para apoiar a aplicação do [Plano de Ação sobre o Pilar Europeu dos Direitos Sociais](#), aprovado pelos Estados-Membros, os parceiros sociais e a sociedade civil na [Cimeira Social do Porto](#), em maio de 2021, abordando as alterações introduzidas pela transformação digital nos mercados de trabalho.

Estima-se que nove em cada dez plataformas ativas na UE classifiquem as pessoas que trabalham nessas plataformas como trabalhadores por conta própria¹⁵, contudo muitas outras são objeto de subordinação e diferentes graus de controlo por parte das plataformas de trabalho digitais em que trabalham, nomeadamente no que diz respeito aos níveis de remuneração ou às condições de trabalho. Por conseguinte, devido a essa classificação incorreta¹⁶, não podem estes trabalhadores beneficiar dos direitos e da proteção a que teriam direito enquanto trabalhadores por conta de outrem, nomeadamente, o direito a um salário mínimo, à regulamentação do tempo de trabalho,

¹³ Princípio 5 do Pilar Europeu dos Direitos Sociais.

¹⁴ [COM\(2021\) 762](#)

¹⁵ De acordo com o Relatório «[Digital Labour platforms in the EU](#)», 2021.

¹⁶ De acordo com o Relatório «[Digital Labour platforms in the EU](#)», 2021.

à proteção da saúde e segurança no trabalho, à igualdade de remuneração entre homens e mulheres e o direito a férias remuneradas, bem como um melhor acesso à proteção social contra os acidentes de trabalho, o desemprego, a doença e a velhice.

Concretamente, objetivo geral da diretiva proposta¹⁷ é melhorar as condições de trabalho e os direitos sociais das pessoas que trabalham nas plataformas, tendo em vista a promoção de condições propícias ao crescimento sustentável das plataformas de trabalho digitais na UE. Quanto aos objetivos específicos que permitirão alcançar o objetivo geral, os mesmos cifram-se em:

1. garantir que as pessoas que trabalham nas plataformas tenham — ou possam obter — um estatuto profissional correto, com base na sua relação efetiva com a plataforma, e que tenham acesso aos direitos laborais e de proteção social aplicáveis;
2. assegurar a equidade, a transparência e a responsabilização ao aplicar a gestão algorítmica no contexto do trabalho nas plataformas digitais; e
3. melhorar a transparência, a rastreabilidade e o conhecimento dos desenvolvimentos do trabalho nas plataformas digitais, bem como o cumprimento das regras aplicáveis, para todas as pessoas que trabalham em plataformas, incluindo além-fronteiras.

Relativamente ao primeiro objetivo específico, a proposta de Diretiva prevê procedimentos adequados destinados a garantir a correta determinação do estatuto profissional das pessoas que trabalham nas plataformas, em conformidade com o princípio do primado dos factos, bem como uma presunção ilidível¹⁸ de relação de trabalho (com inversão do ónus da prova) para as pessoas que trabalham em plataformas digitais que controlam certos elementos da execução do trabalho.

Quanto ao segundo objetivo específico, a proposta de Diretiva estabelece a introdução de novos direitos materiais para as pessoas que trabalham nas plataformas, incluindo o direito à transparência no que diz respeito à utilização e ao funcionamento dos sistemas

¹⁷ Relatório do Resumo da [Avaliação de Impacto](#) que acompanha a Proposta de Diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho relativa à melhoria das condições de trabalho nas plataformas digitais, realizado pelos Serviços da Comissão Europeia.

¹⁸ Essa presunção legal aplica-se a todos os processos judiciais e procedimentos administrativos, incluindo os iniciados pelas autoridades nacionais competentes em matéria de execução de normas laborais e de proteção social, e pode ser ilidida, mediante prova de inexistência de relação de trabalho por referência às definições nacionais.

automatizados de monitorização e de tomada de decisões, que especifica e complementa os direitos existentes em matéria de proteção de dados pessoais, visando, igualmente, assegurar o controlo humano do impacto desses sistemas automatizados nas condições de trabalho, a fim de salvaguardar os direitos fundamentais dos trabalhadores e a saúde e segurança no trabalho.

Por último, para alcançar o terceiro objetivo, a proposta de Diretiva inclui a clarificação da obrigação por parte das plataformas de trabalho digitais empregadoras de declararem o trabalho realizado nas plataformas às autoridades competentes do Estado-Membro onde o trabalho é realizado. Com efeito, a Diretiva proposta ajudará igualmente as autoridades laborais e de proteção social a identificarem as plataformas de trabalho digitais operacionais nos respetivos Estados-Membros, permitindo-lhes aceder a informações básicas pertinentes sobre o número de pessoas que aí trabalham, o seu estatuto profissional e os termos e condições de trabalho aplicáveis, sendo que tais medidas ajudarão as autoridades a garantir o respeito dos direitos laborais e a cobrar as contribuições para a segurança social, melhorando assim as condições de trabalho das pessoas que trabalham nas plataformas digitais.

Referir, ainda que, em abril de 2024 o [Parlamento Europeu aprovou](#)¹⁹ as novas regras, [acordadas entre o Parlamento e o Conselho em fevereiro](#), e contidas na proposta de Diretiva supra referida, devendo agora este documento normativo ser formalmente adotado pelo Conselho que, após a sua publicação no Jornal Oficial da UE, estabelecerá aos Estados-Membros um prazo dois anos para incorporar as disposições da Diretiva na sua legislação nacional.

- **Âmbito internacional Países analisados**

¹⁹Com a adoção desta legislação, o Parlamento Europeu estará a responder às expectativas dos cidadãos relativas a mercados de trabalho inclusivos e inovação digital para reforçar a economia social e sustentável, conforme as propostas 13.5, 35.1 e 35.3 das conclusões da [Conferência sobre o Futuro da Europa](#).

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

ESPANHA

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 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.

A [Ley 16/1987, de 30 de julio](#)²⁰, de *Ordenación de los Transportes Terrestres*, define no [Capítulo I](#) do Título II as condições para o exercício do transporte. Este diploma foi alterado pela [Ley 9/2013, de 4 de julio](#), que introduziu a atividade de aluguer de veículos com condutor na sequência do surgimento das plataformas eletrónicas internacionais (*Uber*, etc.) no n.º 57 e seguintes do [artículo 1](#), e pelo [Real Decreto 1057/2015, de 20 de noviembre](#), 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-ley 3/2018, de 20 de abril](#), procurando harmonizar o tratamento legal entre táxi e Veículos de Turismo com Conductor (VTC), e poucos meses depois pelo [Real Decreto-ley 13/2018, de 28 de septiembre](#), 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 aluguer de veículos com condutor existentes na época.

²⁰ 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 07/05/2024.

A Ley 16/1987 é regulamentada 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, que dispõe nos [artículos 180 a 182](#) sobre o aluguer com condutor. A atribuição, gestão e inspeção das licenças VTC foi delegada pelo Estado nas Comunidades Autónomas através do [artículo 5](#) da [Ley Orgánica 5/1987, de 30 de julio](#), 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](#) é obrigatório um dístico identificativo nos vidros dianteiros e traseiros, em cumprimento do disposto no [Decreto \(da Comunidad de Madrid\) 101/2016 de 18 de octubre](#), “por el que se regulan los distintivos identificativos de los vehículos dedicados al arrendamiento de vehículos con conductor cuya 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 nº 3 do [artículo 48](#) 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 táxis²¹, 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, foram suspensas as emissões de novas [licenças VTC em Madrid](#), após um [estudo aprofundado](#) que concluiu o número de VTC já estava quase a par dos táxi e que a oferta de transportes já ultrapassava em 33% as necessidades de transporte.

No caso da Catalunha, na [Ley Orgánica 6/2006, de 19 de julio](#), de reforma del Estatuto de Autonomía de Cataluña, a competência sobre os transportes é cedida no [artículo 169](#). Ao abrigo desta competência, a Comunidade Autónoma da Catalunha aprovou o [Decreto-ley 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 [artículo 1](#), que dispunha relativamente à transmissão das licenças VTC e 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

²¹ <https://www.elmundo.es/economia/2018/08/01/5b6182aa22601d974b8b4583.html>

[artículo 3.](#) No ano seguinte é aprovado o [Decreto-ley 4/2019, de 29 de enero](#), 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-ley 9/2022, de 5 de julio](#), “de medidas urgentes en materia de alquiler de vehículos con conductor” que, entre outras medidas, impõe na alínea d) do n.º 1 do [artículo 4](#) 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 [artículo 7](#), 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).

FRANÇA

Em 2014 o enquadramento legal em França da questão do [transporte de passageiros através das plataformas eletrónicas](#) foi alterado com a publicação da [Loi n° 2014-1104 du 1er octobre 2014, relative aux taxis et aux voitures de transport avec chauffeur](#)²², conhecida por *loi Thévenoud*, que introduziu diversas alterações ao [Code des transports](#) após protestos dos taxistas.

Neste Código, o transporte de passageiros em [Viaturas de Transporte com Condutor](#) (VTC - *Voitures de transport avec chauffeur*) é regulado nos [articles L3120-1 a L3124-12](#), do Livro I da Parte III Legislativa, especialmente nos [articles L3122-1 a L3122-9](#); e regulamentado nos *articles* correspondentes: [R3120-1 a R3124-15](#) e especificamente nos [R3122-1 a R3122-12](#).

As relações entre o condutor e a plataforma eletrónica são reguladas nos [articles R1326-1 a R1326-10](#).

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

²² 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 07/05/2024.

- [Arrêté du 20 mars 2024 modifiant le programme des épreuves des examens d'accès aux professions de conducteur de taxi, de conducteur de voiture de transport avec chauffeur et de conducteur de véhicule motorisé à deux ou trois roues](#)
- [Avenant du 19 décembre 2023 à l'accord du 18 janvier 2023 créant un revenu minimal par course dans le secteur des plateformes VTC](#)
- [Accord du 19 décembre 2023 pour l'amélioration des revenus des chauffeurs VTC indépendants ayant recours à une plateforme de mise en relation \(garantie minimale de revenu horaire et euro kilométrique\)](#)
- [Accord du 19 septembre 2023 visant à renforcer la transparence des plateformes et à encadrer les conditions de rupture des relations commerciales avec les chauffeurs de VTC](#)
- [Accord du 18 janvier 2023 créant un revenu minimal par course dans le secteur des plateformes VTC](#)
- [Arrêté du 11 janvier 2019 définissant les critères et les modalités d'attribution d'un label qualité Limousine aux VTC](#)
- [Arrêté du 16 février 2018 relatif aux programmes et à l'évaluation des épreuves de l'examen d'accès à la profession de conducteur de véhicule motorisé à deux ou trois roues](#)
- [Arrêté du 7 septembre 2017 relatif aux cartes professionnelles 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 6 avril 2017 fixant les montants des droits d'inscription aux épreuves des examens de conducteur de taxi et de VTC](#)
- [Arrêté du 6 avril 2017 relatif à la signalétique des voitures de transport avec chauffeur](#)
- [Arrêté du 6 avril 2017 relatif aux programmes et à l'évaluation des épreuves des examens d'accès aux professions de conducteur de taxi et de conducteur de voiture de transport avec chauffeur](#)
- [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](#)

- [Circulaire interministérielle du 24 juin 2015 relative au transport public de personnes \(PDF - 1.2 MB\)](#)
- [Décision n°2015-468/469/472 QPC du 22 mai 2015](#)
- [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](#)

Resumidamente, para exercer esta atividade, os condutores têm de ter carta há pelo menos 3 anos (que pode ser reduzido para 2 anos se tiver realizado condução acompanhada), certificado de registo criminal sem condenações e atestado médico.

É igualmente necessária a aprovação em exame teórico e prático para a Carta Profissional VTC (com validade de 5 anos) e efetuar o registo de VTC (incluindo uma garantia financeira de 1500€ por veículo), válido por 5 anos, renovável. A formação de socorrismo não é obrigatória, mas é aconselhada.

Já as viaturas têm de ter entre 4 e 9 lugares, 7 anos de idade máxima, mínimo 4 portas, dimensões mínimas de 4,50 por 1,70m, potência igual ou superior a 84kw (114cv) nos veículos não híbridos ou elétricos. As empresas têm de ter seguro de responsabilidade civil profissional e é obrigatória a afixação de uma vinheta identificativa nos vidros dianteiro e traseiro. Os passageiros têm de reservar a viagem anteriormente - embora sem indicação de tempo mínimo de antecedência, como acontece na Catalunha -, sendo proibido quer o estacionamento na via pública, quer a circulação lenta à procura de clientes na rua (*la maraude*), bem como recolher passageiros sem reserva de viagem. Os condutores têm de 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 e suspensão da carta por 5 anos.

Mais recentemente foram introduzidos valores mínimos de remuneração dos condutores, a serem pagos pelas plataformas eletrónicas, nos seguintes montantes: 9€ por cada transporte, 30€ por cada hora de trabalho e 1€ por km.

▪

V. ENQUADRAMENTO PARLAMENTAR

Na XV Legislatura, foram apreciadas as seguintes iniciativas sobre matéria idêntica ou conexas:

- [Projeto de Lei n.º 217/XV/1.ª \(PCP\)](#) - *Suspende a atribuição de licenças de TVDE até à conclusão do processo de avaliação do regime legal vigente, caducada em virtude da dissolução da Assembleia da República*
- [Projeto de Lei 775/XV/1 \(CH\)](#) - *Altera o Regime Jurídico que estabelece a atividade de transporte individual e remunerado de passageiros em veículos descaracterizados (TVDE), rejeitado na Reunião Plenária n.º 133 de 26/05/2023, com a seguinte votação: contra: PS, IL, PCP, BE, L ; abstenção: PSD, PAN;a favor: CH.*

VI. CONSULTAS E CONTRIBUTOS

▪ Consultas facultativas

Em sede de apreciação na especialidade, a Comissão pode deliberar solicitar contributos a entidades como o IMT e a AMT, entre outras que venham a ser consideradas pertinentes.

VII. ENQUADRAMENTO BIBLIOGRÁFICO

AMADO, João Leal – O trabalho nas plataformas digitais. **Vida Judiciária**. Porto. Nº 221 (jul.-ago. 2021), p. 20-21. Cota: RP-136

Resumo: A forma de trabalhar e de prestar serviços têm vindo a sofrer profundas mudanças, devido à introdução das plataformas digitais nos últimos anos. Consequentemente, o Direito do Trabalho tem sido interpelado recorrentemente. No caso específico abordado neste artigo, o transporte alternativo ao clássico táxi que pode ser solicitado através de uma *app*, suscita a dúvida relativa à qualificação da relação que se estabelece entre a empresa, que opera na plataforma digital e os respetivos prestadores de serviço. Relativamente aos motoristas que transportam os clientes ao

Projeto de Lei n.º 63XV/1.ª (PCP)

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

seu destino, e aos estafetas, que levam a casa a refeição, o autor levanta as seguintes questões:

1. «Os serviços fornecidos *on demand* via *apps* relevam para o Direito do Trabalho, situando-se dentro das fronteiras deste ramo do ordenamento?»
2. «Ou quem presta tais serviços são trabalhadores independentes, são, quiçá, microempresários, cuja atividade já está para além das fronteiras do direito laboral?»

Para obter respostas, o artigo remete para o exemplo da decisão proferida pelo Tribunal Supremo de Espanha, versando sobre o estatuto de um estafeta da *Glovo*.

AMADO, João Leal ; MOREIRA, Teresa Coelho – A Glovo, os riders/estafetas e o Supremo Tribunal de Espanha : another brick in the wall?. **Prontuário de Direito do Trabalho**. Coimbra. ISSN 0873-4895. Nº 2 (jul./dez. 2020), p. 121-151. Cota: RP-214

Resumo: O artigo revela que, todo o trabalho e prestação de serviços realizados com recurso a plataformas digitais, tem interpelado crescentemente o Direito e, sem dúvida, o Direito do Trabalho. Os autores, tendo como exemplos a Uber e a Glovo, explicam que o uso destas plataformas e aplicações digitais suscitam dúvidas no que respeita à qualificação do contrato celebrado entre os prestadores de serviços e a empresa que opera na plataforma. Em resposta a estas dúvidas, apresentam o caso da importante decisão proferida pelo Supremo Tribunal da vizinha Espanha. Com foco na referida decisão, procuram divulgar o núcleo essencial de tal deliberação e apresentar um breve comentário sobre o tema, que tem vindo a ser um desafio ao Direito e ao Direito do Trabalho.

A expansão das plataformas digitais é enorme e, atualmente, existe uma *app* para quase tudo. Em menos de dez anos, cerca de 10.000 plataformas foram criadas tendo gerado muitos postos de trabalho. Em conclusão, os autores sugerem que o Direito do Trabalho deve acolher estes novos prestadores de serviços de «trabalho 4.0», ajustando, calibrando e construindo um regime laboral adaptado às características destas novas formas de prestar serviços. Ainda, esclarecem e entendem que «[...] ao olhar para um qualquer estafeta, daqueles que percorrem velozmente as ruas nas suas motos (ou, mais lentamente, pedalando nas suas bicicletas), cre[mos] que nenhum de nós se

convence, seriamente, de que ali vai um empresário - seja um microempresário, um motoempresário ou um ciclo-empresário... Não. O *rider* presta a sua atividade para uma organização produtiva alheia; os frutos da sua atividade não lhe pertencem, originariamente, mas sim a outrem, a essa organização produtiva; ele não possui uma organização empresarial própria; ele não assume riscos de ganhos ou de perdas, estes são assumidos pela empresa sob cuja marca ele presta serviços.»

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 semestre (2019), p. 81-111. Cota: RP-214

Resumo: A Lei nº 45/2018, de 10 de agosto, procura estabelecer o regime jurídico da atividade de TVDE, bem como o das correspondentes plataformas eletrónicas. À luz do disposto na referida lei e tendo presente as novas formas de prestação remuneradas de serviços, através de plataformas digitais, os autores deste documento analisam a situação sobre a qualificação dos motoristas, da Uber e similares, como trabalhadores ou não. No texto é apresentado o direito do contrato de trabalho e explanada a questão da qualificação do contrato, uma vez que a prestação de trabalho pode «[...] ocorrer ao abrigo de um contrato de trabalho. Mas sabe-se que nem todo o trabalho humano é enquadrado por este tipo contratual [...]», sendo um deles o chamado «contrato de prestação de serviços», que suscita maiores dificuldades neste âmbito. No decorrer da análise, os autores além de abordarem a qualificação contratual e a presunção de laboralidade, apresentam também os novos desafios ao Direito do Trabalho.

Neste artigo destaca-se o ponto dois do segundo capítulo sobre «O trabalho “*via apps*”, mediante plataformas eletrónicas: uma jurisprudência flutuante» em que, através de direito comparado, são apresentadas várias decisões sobre esta matéria em ordenamentos jurídicos como o da França, Espanha, Reino Unido e Norte Americano.

No último capítulo deste documento, os autores confrontam a Exposição de Motivos da Proposta de Lei nº 50/XIII, que pretendia estabelecer o regime jurídico da atividade de transporte individual e remunerado de passageiros em veículos descaracterizados, o conhecido TVDE, e o que ficou consagrado na Lei nº 45/2018. Do estudo feito à referida lei, os autores referem que «[...] de forma altamente inovadora e até surpreendente, se pensarmos na jurisprudência que se tem produzido, a este respeito, um pouco por todo

o resto do mundo, a lei portuguesa coloca uma terceira entidade de permeio, entre o operador de plataforma eletrónica (suponhamos: a Uber ou outra empresa do género) e o motorista. Dir-se-ia que, em regra, há três intervenientes neste processo: a Uber, o motorista e o passageiro.» Mas, como os próprios autores referenciam, em Portugal não acontece isso, há quatro intervenientes porque «[...] quem presta o serviço de transporte remunerado de passageiros não é propriamente o motorista, antes é, necessariamente, uma outra empresa, distinta da empresa operadora de plataforma eletrónica - o chamado “operador de TVDE”. E este operador, pessoa coletiva, é que celebrará contrato com os motoristas...».

Ultimando, deixam o alerta, do ponto de vista jurídico-laboral, se a realidade dos factos vai corresponder ao versado na Lei nº 45/2018, se não haverá uma interposição fictícia de pessoas e a necessidade de «[...] atualizar os índices de subordinação jurídica vertidos no art. 12º do CT [...]».

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. Nº 17 (2021), p. 9-38. [Consult. 06 maio 2024]. Disponível em WWW: <URL: <https://catalogobib.parlamento.pt:82/images/winlibimg.aspx?skey=&doc=135688&img=23190>>. ISSN 1646-0375.

Resumo: As novas tecnologias e o mundo digital vieram para ficar e, atualmente, é praticamente impossível conceber a vida moderna sem as comodidades proporcionadas pelas plataformas e aplicações digitais. A sociedade mudou sem aviso prévio. Perante tais mudanças, o presente artigo, tem como principal objetivo relacionar a proteção dos consumidores e as novas tecnologias, no caso concreto, as aplicações de transporte individual como a Uber e similares. Sobre o assunto, o autor apresenta o caso da forma como ocorreu a regulação destas plataformas no Brasil e em Portugal.

A estrutura do documento é composta por 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.»

Por fim, considerando as mudanças existentes na sociedade provocadas pela internet, plataformas e aplicações digitais que facilitam, melhoram e qualificam a vida dos cidadãos, tentar impedir ou dificultar essa realidade, não é o caminho mais correto. As pessoas, as empresas e o próprio Estado são obrigados a adequarem-se ao mundo digital, caso contrário, serão excluídas. Assim, o Estado Regulador deve encontrar ferramentas adequadas e regulamentar de forma a proteger os direitos e garantias fundamentais de todos.

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: A tecnologia tem vindo a introduzir-se nos diversos setores da sociedade moderna. O Trabalho não é exceção e, cada vez mais, nos aproximamos da realidade em que o trabalhador será totalmente substituído pela inteligência artificial. Neste estudo, analisa-se o estatuto jurídico-laboral do trabalhador *on-demand* enquanto motorista da atividade de TVDE, especificamente, na Uber. A autora analisou toda a estrutura de trabalho proporcionado pela Uber, integrando-a no ordenamento jurídico português, mais concretamente à luz da Lei nº 45/2018, de 10 de agosto. Assim, inicia a sua análise com o Direito do Trabalho *on-demand*, em que trabalhadores, aparentemente independentes, prestam serviços diretamente ao cliente. Do estudo efetuado, a autora compara o trabalhador subordinado com o trabalhador independente no que respeita à qualificação da relação estabelecida entre o prestador do serviço e a empresa que explora a aplicação online, que por sua vez, permite a conexão com os consumidores. Em resultado desse estudo, levanta as questões: «[e]stará em causa uma simples prestação de serviços celebrada entre passageiro e condutor, mas intermediada pela empresa que gere a plataforma tecnológica? Ou estaremos, antes, perante a existência de um verdadeiro vínculo laboral de que é titular o condutor, subordinado às orientações de uma empresa de transporte de passageiros, empresa esta que recorre, na sua atividade de prestação de serviços, a meios tecnológicos?» No seguimento, em forma de resposta, a autora apresenta a existência de pontos de subordinação jurídica e de autonomia na relação em apreço, integrando o problema no

contexto jurídico-laboral português. No último capítulo, analisa a Lei nº 45/2018, de 10 de agosto, que pretende regular o regime jurídico da atividade de TVDE.

Ultimando, o presente estudo indica que existe a necessidade de repensar institutos e conceitos jurídico-laborais, uma vez que os existentes foram concebidos para uma outra realidade de prestar trabalho. Subsistem indícios de subordinação jurídica, de autonomia e de flexibilização no desempenho dos motoristas da Uber, o que pode levar a enquadrar a relação no campo do trabalho subordinado. Conclui ainda, à luz do disposto na Lei nº 45/2018, que o legislador português introduziu «[...] a figura do operador de TVDE que, tendo de se apresentar necessariamente na veste de pessoa coletiva, estará impedido de celebrar um contrato de trabalho com o operador de plataforma eletrónica. Não podemos, pois, deixar de lamentar esta opção legislativa que parece privilegiar, de forma excessiva, os interesses das grandes empresas gestoras de plataformas eletrónicas, obviando, com isso, uma justa e merecedora proteção da parte mais desprotegida: o trabalhador.»