



## PROJETO DE LEI N.º 529/XIII/2.<sup>a</sup>

### **Estabelece o regime jurídico da atividade de transporte individual e remunerado de passageiros em veículos descaracterizados a partir de plataforma eletrónica (TIRPE)**

#### **Exposição de motivos**

A *Internet* veio possibilitar a realização em grande escala de transacções comerciais directas entre oferta e procura, vulgarmente designadas *peer-to-peer*, ao ponto de se gerar uma chamada “economia de partilha”.

O fenómeno das plataformas eletrónicas de transporte é mais um exemplo da nova vaga disruptiva de *economia de partilha*. A disrupção verifica-se não só no desafio que os novos agentes colocam aos incumbentes presentes no mercado, mas também ao nível do seu enquadramento nas soluções legais tradicionais até aqui encontradas.

A economia de partilha coloca novas questões de natureza legal e regulatória de difícil resolução. Os serviços *peer-to-peer* vêm associados a uma elevada incerteza jurídica para os participantes, porque não se encaixam perfeitamente nas categorias legais tradicionais aplicáveis a múltiplas dimensões da sua actividade – laboral, tributária, protecção do consumidor, entre outras.

Se há quem entenda que a partilha de serviços é semelhante à prestação de serviços tradicionais – e que o modelo de partilha é um instrumento para evitar a regulamentação aplicável –, outros há que defendem que efectivamente a economia de partilha perturba os regimes regulamentares existentes, em resultado de um modelo de negócio que é efectivamente novo.

As coordenadas do legislador, neste domínio, devem ser fixadas pelo maior interesse público em presença para proceder à sua regulação e protecção,

sem contudo deixar de acudir a outros interesses públicos atendíveis e merecedores de tutela. Assim, de um ponto de vista regulatório o interesse público eleito como mais relevante deve ser o da melhoria da mobilidade, da segurança, e do bem-estar do utilizador dos serviços, sem perder de vista a sustentabilidade de todos os operadores económicos presentes no mercado do transporte individual de passageiros – o que inclui, por exemplo, os serviços de táxi, que não podem ser colocados numa situação de desfavor regulatório em detrimento de novos modelos de negócio.

Resta saber quem deve ser objeto de regulamentação. Embora a análise tenha uma elevada propensão casuística, é possível vislumbrar uma harmonização de soluções adoptadas. A maioria das plataformas eletrónicas de transporte em funcionamento em Portugal opera através de um portal da *Internet* ou de um aplicativo móvel (“*app*”). Mas ao contrário dos *sites* que atuam como lojas *on-line*, as plataformas não são prestadores de serviços diretos. Em vez disso, as plataformas permitem que os “utilizadores” (compradores de serviços) se conectem e transacionem com “fornecedores-motoristas” (vendedores de serviços).

As evidências apontam a criação, nestas plataformas, de verdadeiras relações tripartidas, que dificilmente encaixam na típica concepção jurídica mais convencional de relação bilateral, como aquelas que são as estabelecidas entre prestador e cliente, entre empregador e trabalhador, entre muitas outras. Mas mais ainda, é inegável que no caso das plataformas eletrónicas de transporte, ao contrário do que sucede com outros serviços *on-line*, a realização das transações não depende exclusivamente do carácter dos serviços ou das partes envolvidas; mas sim do grau de controle que a própria plataforma exerce sobre cada transação.

O traço mais relevante e distintivo deste modelo de negócio é precisamente um controlo directo e fundamental de todos os aspectos das transações que é exercido pelas plataformas eletrónicas de transporte: a sua vontade é claramente a mais decisiva para a conformação do conteúdo e dos termos do

serviço a prestar, mais do que a própria vontade das outras partes envolvidas, ou seja, do “utilizador” e do “fornecedor”. É a plataforma que define as listagens de fornecedores disponíveis, os termos do serviço a prestar, os padrões de qualidade mínimos para os fornecedores; é a plataforma que impõe ao fornecedor e ao utilizador a estrutura do preço do serviço, que filtra a disponibilidade para prestar o serviço, que assegura com carácter de exclusividade o sistema de pagamento (eletrónico) e, por fim, que cobra uma taxa por conta de cada transação. E é também inegável que é precisamente porque a plataforma exerce esse controlo, que os utilizadores recorrem a ela – a plataforma é o elemento diferenciador eleito pelo utilizador para escolher entre serviços alternativos.

Se assim é, as plataformas atuam como mais do que um mero intermediário passivo; a sua intermediação é particularmente ativa e interventiva, razão pela qual deve ser sobre elas que deve recair o maior peso da responsabilidade regulatória.

É à luz destes princípios que se explicam as opções da presente proposta de lei, que coloca o operador da plataforma eletrónica de reserva no centro do quadro de obrigações regulatórias, gravitando então em seu torno os quatro conceitos fundamentais deste serviço: veículo, motorista, utilizador e plataforma.

Em conformidade, o presente projecto impõe aos operadores as condições que as plataformas necessitam de observar para desenvolver a sua actividade, regulando os serviços de mobilidade de acordo com os objectivos das políticas públicas. É também sobre estes operadores que impende, conjuntamente, o cumprimento das obrigações respeitantes aos motoristas e aos veículos utilizados no serviço.

Os motoristas devem ter um número de identificação único e portátil desde o primeiro registo em qualquer plataforma ou com qualquer operador. Isso permite o controle da identidade do motorista, bem como duração da actividade em várias plataformas. Os motoristas devem ser escrutinados a partir do seu

perfil de segurança e do seu histórico de condução. A formação dos motoristas deve ser também obrigatória, garantindo a segurança rodoviária e altos níveis de qualidade de serviço ao cliente. Os veículos devem ser seguros e completamente adequados ao serviço.

Igualmente, entende-se ser obrigatória a existência de mecanismos de monitorização rápidos, transparentes e direcionados para a garantia da proteção contínua do utilizador, assegurando-se a sua plena disponibilidade e acessibilidade. Criam-se assim regras sobre a monitorização de informações e atividades de conta de utilizador e fornecedor e a criação de "sistemas de reputação".

O regime jurídico ora aprovado impõe também limitações à duração da actividade. Essas limitações explicam-se e justificam-se na medida em que espelham o próprio modelo de negócio das plataformas de partilha. Estas plataformas são um mecanismo para os agentes económicos informais de pequena escala poderem transacionar serviços *on-line*, rentabilizando ativos pessoais subutilizados ou aproveitar a sua disponibilidade numa actividade empreendedora. As plataformas não são, em princípio, um modelo de negócio alternativo para empreendimentos de capital intensivo, sob pena de se dar razão ao argumento de que constitui um mero expediente de fuga à regulação em vigor para o mercado de táxi.

Por fim, a supervisão e a fiscalização desta actividade deve realizar-se preferencialmente *a posteriori*, apostando na responsabilização integral do operador da plataforma durante o exercício da actividade e evitando um controlo administrativo prévio de acesso que oneraria as entidades privadas e públicas com um encargo burocrático significativo mas incapaz de acrescentar maiores garantias aos utilizadores ou ao mercado.

Assim, nos termos constitucionais e regimentais aplicáveis, os Deputados do PSD, abaixo assinados, apresentam o seguinte projeto de lei:



## CAPÍTULO I

### **Disposições gerais**

#### Artigo 1.º

##### **Objecto**

1 - A presente lei estabelece o regime jurídico da atividade de transporte individual e remunerado de passageiros em veículos descaracterizados a partir de plataforma eletrónica (TIRPE).

2 - A presente lei não se aplica a plataformas eletrónicas que sejam somente agregadoras de serviços e que não definem os termos e condições de um modelo de negócio próprio.

3 - São também excluídas do âmbito de aplicação da presente lei as atividades de partilha de veículos sem fim lucrativo (*carpooling*) e o aluguer de veículo sem condutor de curta duração com características de partilha (*carsharing*), organizadas ou não mediante plataformas eletrónicas.

## CAPÍTULO II

### **Serviço de transporte**

#### Artigo 2.º

##### **Noção de serviço**

1 - A prestação do serviço de TIRPE é permitida nos termos constantes da presente lei.

2 - A prestação de um serviço de TIRPE inicia-se com a aceitação por um motorista de um pedido de transporte entre dois pontos submetido por um utilizador numa plataforma eletrónica de reserva e termina com o abandono pelo utilizador desse veículo, depois de transportado para o destino selecionado.



### Artigo 3.º

#### **Plataformas eletrónicas de reserva**

1 - Para efeitos da presente lei consideram-se plataformas eletrónicas de reserva as infraestruturas eletrónicas da titularidade ou sob exploração de pessoas coletivas que prestam, segundo um modelo de negócio próprio, o serviço de intermediação entre utilizadores e prestadores de serviços de TIRPE aderentes à plataforma, na sequência de reserva efetuada pelo utilizador por meio de aplicação informática dedicada.

2 - As plataformas eletrónicas de reserva prestam os seguintes serviços:

- a) Organização e gestão do mercado dos serviços de TIRPE, estabelecendo explicitamente e de forma facilmente acessível os termos e condições de acesso e permanência na respetiva plataforma;
- b) Intermediação da conexão entre o utilizador e o motorista de TIRPE;
- c) Processamento do pagamento do serviço de TIRPE.

3 - A atividade das plataformas eletrónicas de reserva de TIRPE é exercida em todo o território português, sujeito ao cumprimento prévio dos termos e condições previstos na presente lei.

### Artigo 4.º

#### **Subscrição prévia**

1 - O serviço de TIRPE só pode ser contratado pelo utilizador mediante subscrição e reserva prévias efetuadas através de plataforma eletrónica de reserva.

2 - Os contratos de adesão celebrados por via da plataforma eletrónica de reserva com os utilizadores observam a legislação sobre cláusulas contratuais gerais e demais legislação aplicável em matéria de proteção dos consumidores.

3 - Os veículos afetos ao serviço de TIRPE não podem recolher passageiros na via pública, mediante solicitação no local (*hailing*), nem em praças dedicadas ao serviço de táxi ou para outros veículos, cujo regime legal permita a permanência nessas praças.

#### Artigo 5.º

##### **Não discriminação**

1 – Os utilizadores, efectivos e potenciais, têm igualdade de acesso aos serviços de TIRPE, não podendo os mesmos ser recusados pelo prestador em razão, nomeadamente, de ascendência, idade, sexo, orientação sexual, estado civil, situação familiar, situação económica, origem ou condição social, deficiência, doença crónica, nacionalidade, origem étnica ou raça, território de origem, língua, religião, convicções políticas ou ideológicas e filiação sindical.

2 - É obrigatório o transporte de cães guia de passageiros invisuais e de cadeiras de rodas ou outros meios de marcha de pessoas com mobilidade reduzida, bem como de carrinhos e acessórios para o transporte de crianças.

3 – A plataforma eletrónica de reserva fornece obrigatoriamente aos potenciais utilizadores a faculdade de indicar se necessitam de um veículo capaz de transportar os referidos meios de marcha; não estando a plataforma em condições de garantir a imediata prestação desse serviço, deve informar automaticamente o utilizador de outros os prestadores de serviço com essa capacidade que estejam disponíveis.

#### Artigo 6.º

##### **Recusa de serviço**

1 - Só podem ser recusados os serviços de TIRPE:

- a) Que impliquem a circulação em vias manifestamente intransitáveis pelo difícil acesso ou em locais que ofereçam notório perigo para a segurança do veículo, dos passageiros ou do motorista;

- b) Os que sejam solicitados por pessoas com comportamento suspeito de perigosidade.
- 2 - O transporte de bagagens só pode ser recusado nos casos em que as suas características prejudiquem a conservação do veículo.
- 3 - Não pode ser recusado o transporte de animais de companhia, desde que devidamente acompanhados e acondicionados, salvo motivo atendível, designadamente a perigosidade, o estado de saúde ou de higiene.

#### Artigo 7.º

##### **Preço e pagamento do serviço**

- 1 – A prestação do serviço de TIRPE pode ser remunerada pela aplicação de uma ou mais tarifas à distância percorrida e ou ao tempo dispendido no transporte, ou pela aplicação de um preço fixo determinado antes da contratação do serviço.
- 2 – Os valores das tarifas são fixados livremente entre as partes, sem prejuízo do disposto nos números seguintes, devendo os preços finais cobrir todos os custos associados ao serviço, em harmonia com as melhores práticas do sector dos transportes.
- 3 – O operador da plataforma eletrónica de reserva pode cobrar uma taxa de intermediação, a qual não pode ser superior a 25% do valor da viagem calculada nos termos dos números anteriores.
- 4 – A plataforma eletrónica de reserva deve disponibilizar ao utilizador de um modo claro, perceptível e objetivo, antes do início de cada viagem:
- a) A fórmula de cálculo do preço, indicando nomeadamente de forma discriminada o preço total, a taxa de intermediação aplicada e as tarifas aplicáveis, nomeadamente por distância, tempo e factor de tarifa dinâmica;
  - b) Uma estimativa do preço da viagem a realizar, calculada com base nos elementos fornecidos pelo utilizador e fatores de ponderação que



compõem a fórmula de cálculo do preço a cobrar pelo operador do serviço.

5 – Os prestadores de serviço podem aplicar uma tarifa dinâmica, a qual não pode ser superior ao valor decorrente da aplicação de um fator de majoração de 100% ao valor médio do preço cobrado pelos serviços prestados nas 72 horas imediatamente anteriores por esse operador.

6 – A plataforma eletrónica de reserva deve também disponibilizar para qualquer itinerário, em alternativa, uma proposta de preço fixo pré-determinado, que em caso de aceitação pelo utilizador será o preço a cobrar no final do serviço independentemente da distância percorrida ou do tempo dispendido.

7 - O pagamento do serviço é processado e registado através da plataforma eletrónica de reserva, não sendo permitido o pagamento em numerário ou em outras formas de pagamento.

8 - Num prazo razoável após a conclusão da prestação do serviço, a plataforma eletrónica de reserva envia ao utilizador uma factura eletrónica, indicando entre outros:

- a) O código único de referência da viagem;
- b) A origem e o destino do percurso;
- c) O tempo e a distância total do percurso;
- d) Valor total do preço a pagar, com discriminação do IVA à taxa legal aplicável e de outros impostos ou taxas;
- e) Demonstração do cálculo do preço, com base nos elementos e fator de ponderação que compõem a respectiva fórmula de cálculo, incluindo a taxa de intermediação cobrada pelo operador de plataforma eletrónica de reserva.

#### Artigo 8.º

##### **Serviços disponibilizados pelas plataformas eletrónicas de reserva**

1 – Sem prejuízo das demais obrigações constantes da presente lei, as plataformas eletrónicas de reserva disponibilizam obrigatoriamente

relativamente a cada serviço, antes do início de cada viagem e durante a mesma:

- a) De forma clara, suficiente e transparente, a informação relativa aos termos e condições de acesso ao mercado por elas organizado e aos serviços disponibilizados;
- b) Os elementos que compõem a fórmula de cálculo do preço da viagem, e respetivo fator de ponderação;
- c) A apresentação ao utilizador, de um modo claro, perceptível e objetivo do preço da viagem, nos termos do artigo 7.º;
- d) A utilização de mapas digitais para acompanhamento em tempo real do trajeto do veículo;
- e) Mecanismos transparentes, credíveis e fiáveis de avaliação da qualidade do serviço pelo utilizador, nomeadamente por botão eletrónico de avaliação relativo a cada operação, bem como o botão eletrónico para apresentação de queixas a que se refere o número seguinte;
- f) Identificação do motorista, incluindo o seu número único de registo de motorista de TIRPE e fotografia;
- g) Uma fotografia do veículo de TIRPE que o motorista está autorizado a utilizar, bem como a respetiva matrícula, a sua marca e modelo, o número de lugares e o ano de fabrico;
- h) Os termos da emissão de fatura eletrónica, nos termos do artigo 7.º.

2 - Para efeitos de reclamação do serviço pelos utilizadores, ou do exercício de poderes de fiscalização pelas entidades competentes, as plataformas devem disponibilizar:

- a) Um botão eletrónico para a apresentação de queixas, de forma visível e facilmente acessível na página principal da plataforma, que redirecione o utilizador para um Livro de Reclamações Eletrónico, igualmente disponível na plataforma; e
- b) Informações sobre resolução alternativa de litígios, nos termos da Lei n.º 144/2015, de 8 de setembro.

3 – Após a recepção de uma queixa ou reclamação, o operador da plataforma deve realizar as diligências necessárias a apurar e, quando necessário, corrigir o motivo das mesmas, devendo manter um registo das mesmas e de todo o procedimento por um período não inferior a dois anos a contar da data da queixa ou reclamação.

4 - A operação de plataformas eletrónicas de reserva observa a legislação nacional e europeia relativa à recolha e proteção de dados pessoais e demais informação sensível a que tenham acesso no âmbito da respetiva atividade, nomeadamente a informação sobre o histórico dos percursos realizados.

5 - É proibida a criação e a utilização de mecanismos de avaliação de utilizadores por parte dos motoristas de TIRPE ou dos operadores de plataformas eletrónicas de reserva.

#### Artigo 9.º

##### **Atividade de motorista**

1 – Apenas podem conduzir veículos de TIRPE os motoristas inscritos junto de plataforma eletrónica de reserva.

2 – O operador de plataforma eletrónica de reserva não pode permitir a prestação de serviços de motoristas de TIRPE através da sua plataforma que não cumpram os seguintes requisitos:

- a) Ser titular de carta de condução há mais de três anos para a categoria B com averbamento no grupo 2;
- b) Deter certificado de curso de formação rodoviária para motoristas;
- c) Ser considerado idóneo;
- d) Ter comunicado previamente ao IMT, I.P. o início da sua atividade.

3 - O curso de formação a que se refere a alínea b) do n.º 2, válido pelo período de cinco anos, deve ter uma carga horária de 50 horas e integrar especificamente módulos relativos a comunicação e relações interpessoais, normas legais de condução, técnicas de condução, regulamentação da atividade, situações de emergência e primeiros socorros.

4 - O requisito previsto na alínea b) do n.º 2 é dispensado a quem seja titular de Certificado de Motorista de Táxi, emitido e válido nos termos da Lei n.º 6/2013, de 22 de janeiro.

5 - Sem prejuízo do disposto no número seguinte, são causas de falta de idoneidade para o exercício da atividade de motorista de TIRPE quaisquer condenações por decisão transitada em julgado pela prática de crimes:

- a) Que atentem contra a vida, integridade física ou liberdade pessoal;
- b) Que atentem contra a liberdade e a autodeterminação sexual;
- c) De condução perigosa de veículo rodoviário e de condução de veículo em estado de embriaguez ou sob influência de estupefacientes ou substâncias psicotrópicas;
- d) No exercício da atividade de motorista.

6 - A condenação pela prática de um dos crimes previstos no número anterior não afeta a idoneidade de todos aqueles que tenham sido reabilitados, nos termos do disposto nos artigos 11.º e 12.º da Lei n.º 37/2015, de 5 de maio, nem impede o IMT, I. P., de considerar, de forma fundamentada, que estão reunidas as condições de idoneidade, tendo em conta, nomeadamente, o tempo decorrido desde a prática dos factos.

7 - O operador de plataforma eletrónica de reserva fornece a cada um dos motoristas inscritos na sua plataforma um cartão de identificação do qual consta a identificação e a fotografia do motorista, o seu número único de registo e a identificação da plataforma eletrónica.

## Artigo 10.º

### **Veículos**

1 – Apenas podem ser utilizados veículos para TIRPE inscritos junto de plataforma eletrónica de reserva, a qual deve realizar uma inspeção física que ateste o cumprimento dos requisitos legais e regulamentares aplicáveis aos veículos.

2 – O operador de plataforma eletrónica de reserva não pode ser proprietário de veículos de TIRPE, nem financiar ou ser parte interessada em negócio relativo à aquisição, aluguer, *leasing* ou outra forma de utilização de veículos de TIRPE.

3 - Para a atividade de TIRPE só podem ser utilizados veículos automóveis ligeiros de passageiros de matrícula nacional, com lotação não superior a nove lugares, incluindo o do motorista.

4 - Os veículos devem possuir idade inferior a sete anos a contar da data da primeira matrícula.

5 - Os veículos devem ser apresentados à inspeção técnica periódica um ano após a data da primeira matrícula e, em seguida, anualmente.

6 - Sem prejuízo dos demais seguros exigidos por lei, os veículos que efetuem TIRPE devem possuir seguro de responsabilidade civil e acidentes pessoais, que inclua os passageiros transportados e respetivos prejuízos, em valor não inferior ao mínimo legalmente exigido para a atividade de transporte de aluguer em veículos automóveis ligeiros de passageiros.

7 - Os veículos circulam sem qualquer sinal exterior indicativo do tipo de serviço que prestam, com exceção de um dístico, visível do exterior e amovível, em termos a definir por deliberação do conselho diretivo do IMT, I. P.

8 - É proibida a colocação ou exibição de publicidade no interior ou exterior do veículo que efectue TIRPE.

9 - Os veículos que efetuem TIRPE não têm acesso às faixas de rodagem e às vias de trânsito, devidamente sinalizadas, reservadas ao transporte público de passageiros, nos termos dos artigos 76.º e 77.º do Código da Estrada, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 114/94, de 16 de março.

## Artigo 11.º

### **Duração da atividade**

- 1 - Os motoristas de TIRPE não podem operar veículos de TIRPE por mais de dez horas dentro de um período de 24 horas, independentemente do número de plataformas nas quais o motorista de TIRPE preste serviços.
- 2 - Os operadores de plataformas eletrónicas de reserva devem implementar mecanismos que garantam o cumprimento dos limites referido no número anterior.
- 4 – As plataformas eletrónicas de reserva devem conservar durante dois anos os registos de atividade dos motoristas e veículos de TIRPE, de acordo com o seu número único de registo de motorista de TIRPE.

## Artigo 12.º

### **Controlo e limitação da atividade**

- 1 - O operador de plataformas eletrónicas de reserva está obrigado a assegurar o pleno e permanente cumprimento dos requisitos de exercício da atividade previstos na presente lei, incluindo os respeitantes a veículos e motoristas afetos à prestação de serviços de TIRPE.
- 2 - O operador da plataforma eletrónica de reserva deve bloquear o acesso aos serviços prestados pela mesma por parte de motorista ou veículo que incumpra qualquer dos requisitos referidos na presente lei, sempre que disso tenha ou devesse ter conhecimento.
- 3 – O acesso a plataforma eletrónica de reserva de motoristas de TIRPE que não cumpram os requisitos referidos no número anterior ou que tenham deixado de reunir os mesmos após o acesso à atividade é da responsabilidade do respectivo operador.
- 4 - O operador de plataformas eletrónicas de reserva observa todas as vinculações legais e regulamentares relevantes para o exercício da sua

atividade, incluindo as decorrentes da legislação laboral, de segurança e saúde no trabalho e de segurança social.

5 - O IMT, I. P., pode determinar, nos termos gerais, as medidas adequadas à defesa da legalidade, designadamente, a suspensão, limitação ou cessação da atividade de plataformas eletrónicas de reserva, nomeadamente em caso de incumprimento das obrigações constantes da presente lei.

#### Artigo 13.º

##### **Meios extrajudiciais de resolução de litígios**

1 - Os litígios de consumo no âmbito dos serviços previstos na presente lei podem ser resolvidos através de meios extrajudiciais de resolução de litígios, nos termos gerais previstos na Lei n.º 144/2015, de 8 de setembro.

2 - Quando as partes, em caso de litígios de consumo emergentes da prestação dos serviços previstos no presente regime, optem por recorrer a mecanismos de resolução extrajudicial de conflitos suspende-se no seu decurso o prazo para a propositura da ação judicial ou da injunção.

#### Artigo 14.º

##### **Comunicação prévia de atividade de plataforma eletrónica de reserva**

1 - O início da atividade de operador de plataformas eletrónicas de reserva está sujeito a mera comunicação prévia ao IMT, I. P., a efetuar por via eletrónica, mediante o preenchimento de formulário normalizado e disponibilizado através do Balcão do Empreendedor, a que se refere o artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 92/2010, de 26 de julho.

2 - Quando, por motivo de indisponibilidade das plataformas eletrónicas, não for possível o cumprimento do disposto no número anterior, a comunicação em causa pode ser efetuada por qualquer outro meio previsto na lei, nomeadamente através de formulário eletrónico disponibilizado no sítio na *Internet* do Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I. P., (IMT, I. P.).

3 - Para efeitos da comunicação prévia referida no n.º 1, devem ser transmitidos pelo interessado os seguintes elementos instrutórios:

- a) Denominação social;
- b) Número de identificação fiscal;
- c) Sede;
- d) Designação ou marcas adotadas para operação;
- e) Endereço eletrónico;
- f) Titulares dos órgãos de administração, direção ou gerência e respetivos certificados de registo criminal;
- g) Pacto social;
- h) Inscrições em registos públicos e respetivos números de registo;
- i) Minuta de recibo electrónico emitido pela plataforma aos utilizadores;
- j) Memória descritiva do procedimento de acreditação a implementar pela plataforma dos respectivos de motoristas e veículos;
- k) Termos contratuais dos serviços a prestar aos utilizadores;
- l) Termos contratuais dos serviços a prestar pelos motoristas;
- m) Identificação completa dos motoristas ao serviço da plataforma, nos termos do artigo 9.º;
- n) Identificação completa dos veículos ao serviço da plataforma, nos termos do artigo 10.º.

4 - Além dos elementos referidos no número anterior, o operador que explore plataformas eletrónicas de reserva e que não tenha sede em Portugal deve comunicar ao IMT, I. P., um representante em território nacional identificado através da apresentação dos elementos referidos no número anterior.

5 - Os interessados são dispensados da apresentação dos elementos instrutórios previstos no número anterior, quando estes estejam em posse de qualquer autoridade administrativa pública nacional, devendo para o efeito dar o seu consentimento para que o IMT, I. P. proceda à respetiva obtenção, nos termos da alínea *d*) do artigo 5.º do Decreto-Lei n.º 92/2010, de 26 de julho, e



do artigo 28.º-A do Decreto-Lei n.º 135/99, de 22 de abril, alterado e republicado pelo Decreto-Lei n.º 73/2014, de 13 de maio.

6 - Quando façam uso da faculdade prevista no número anterior, os interessados indicam os dados necessários para a obtenção dos elementos instrutórios em questão.

7 - As informações referidas nos n.ºs 3 e 4 devem estar disponíveis na plataforma eletrónica de reserva para consulta por qualquer interessado, com exceção da indicação dos titulares dos órgãos de administração, direção ou gerência e do pacto social.

8 - O IMT, I. P., mantém no seu sítio da *Internet* a lista e contactos dos operadores habilitados a exercer a atividade de operador de plataformas eletrónicas de reserva nos termos do presente artigo, e, relativamente a cada um deles, os elementos constantes das alíneas a) a d) do n.º 3.

#### Artigo 15.º

##### **Idoneidade do operador de plataformas eletrónicas de reserva**

1 – O operador de plataformas eletrónicas de reserva deve ser considerado idóneo para exercer a atividade, sendo a idoneidade aferida relativamente aos seus titulares dos órgãos de administração, direção ou gerência, designadamente através da consulta do certificado de registo criminal quando se trate de pessoa colectiva.

2 - São consideradas idóneas as pessoas relativamente às quais não se verifique qualquer dos seguintes factos:

- a) Proibição legal para o exercício do comércio;
- b) Condenação, com trânsito em julgado, por infrações de natureza criminal às normas relativas ao regime das prestações de natureza retributiva, ou às condições de higiene e segurança no trabalho, à proteção do ambiente e à responsabilidade profissional;

c) Inibição do exercício do comércio por ter sido declarada a falência ou insolvência, enquanto não for levantada a inibição ou a reabilitação do falido.

3 - A condenação pela prática de um dos crimes previstos na alínea b) do número anterior não afeta a idoneidade de todos aqueles que tenham sido reabilitados, nos termos do disposto nos artigos 11.º e 12.º da Lei n.º 37/2015, de 5 de maio, nem impede o IMT, I. P., de considerar, de forma justificada, que estão reunidas as condições de idoneidade, tendo em conta, nomeadamente, o tempo decorrido desde a prática dos factos.

4 - Para efeitos do disposto no presente artigo, o operador de plataformas eletrónicas de reserva deve enviar anualmente ao IMT, I. P., o certificado de registo criminal dos titulares dos respetivos órgãos de administração, direção ou gerência, ou autorizar à sua obtenção, nos termos dos n.ºs 5 e 6.

#### Artigo 16.º

##### **Número único de registo de motorista**

1 - O início da atividade de motorista de TIRPE está sujeito a comunicação prévia ao IMT, I. P., a efetuar por via eletrónica mediante o preenchimento de formulário normalizado e disponibilizado através do sítio na *Internet* do IMT, I. P., devendo transmitir os seus dados de identificação pessoal e fiscal, o número de carta de condução, a identificação dos cursos de formação rodoviária frequentados e a indicação do seu endereço eletrónico.

2 – Com a recepção da comunicação prévia a que se refere o número anterior, o IMT, I.P., atribui ao interessado um número único de registo de motorista de TIRPE, com o qual é identificado em todas as plataformas eletrónicas de reserva, dando-lhe dele conhecimento no prazo de 10 dias.

3 – A atribuição de número único de registo de motorista de TIRPE pelo IMT, I.P., não constitui comprovativo nem atestado de que o motorista de TIRPE reúne os requisitos legalmente exigidos para o seu exercício da atividade.



## CAPÍTULO IV

### **Supervisão, fiscalização e regime sancionatório**

#### Artigo 17.º

##### **Supervisão**

1 - A atividade das plataformas eletrónicas de reserva e dos seus operadores, bem como dos motoristas de TIRPE, é objeto de supervisão e regulação pelas entidades competentes, designadamente pela Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT) e pelo IMT, I. P., no âmbito das respetivas atribuições.

2 - Para os efeitos previstos no número anterior, a AMT e o IMT, I. P., podem solicitar aos operadores de plataformas eletrónicas, bem como aos motoristas de TIRPE, todas as informações que se afigurem necessárias, nomeadamente as que resultem do exercício da atividade, incluindo as referidas no n.º 8 do artigo 17.º.

#### Artigo 18.º

##### **Entidades fiscalizadoras**

A fiscalização do cumprimento das disposições da presente lei compete às seguintes entidades, no quadro das suas competências:

- a) IMT, I. P.;
- b) AMT;
- c) Autoridade para as Condições no Trabalho;
- d) Instituto da Segurança Social, I. P.;
- e) Guarda Nacional Republicana;
- f) Polícia de Segurança Pública.

## Artigo 19.º

### **Taxa de regulação e supervisão**

1 - Os operadores de plataforma eletrónica estão obrigados ao pagamento de uma taxa, que visa compensar os custos administrativos de regulação e acompanhamento das respetivas atividades e estimular o cumprimento dos objetivos nacionais em matéria de mobilidade urbana.

2 – A taxa calcula-se pela aplicação de uma percentagem única de 5% aos valores de taxa de intermediação cobrados pelo operador de plataforma eletrónica em todas as suas operações, nos termos do n.º 3 do artigo 7.º

3 – O cálculo da taxa a cobrar a cada operador de plataforma eletrónica e a notificação das guias de receita são realizados pela AMT mensalmente e têm como base as taxas de intermediação cobradas em cada um dos serviços prestados no mês anterior ou, em caso de falta ou atraso de informação, estimativa das taxas de intermediação cobradas realizada pela AMT com base nos serviços prestados em períodos anteriores.

4 - Para liquidação dos montantes da taxa, ficam os operadores de plataforma eletrónica obrigados a enviar mensalmente à AMT, nos 10 dias úteis seguintes ao termo do mês a que a mesma se refira, informação relativa à actividade realizada, nomeadamente o número de viagens, o valor facturado individualmente e a respetiva taxa de intermediação efetivamente cobrada, de acordo com modelo de formulário a aprovar pelo conselho diretivo da AMT e disponível para consulta no sítio da *Internet* da AMT.

5 – A informação a prestar pelos operadores de plataforma eletrónica deve ter suporte nas facturas emitidas, podendo a AMT solicitar o acesso ou envio de comprovativos, bem como realizar as auditorias que entender necessárias.

6 - Os montantes liquidados são comunicados mensalmente pela AMT aos operadores de plataforma eletrónica por meio de avisos de liquidação, dos quais deve constar expressamente a data limite para o pagamento dos montantes em causa.

7 – A cobrança coerciva das dívidas provenientes da falta de pagamento das taxas faz-se através do processo de execução fiscal, constituindo título executivo a certidão passada pela AMT.

8 - Os montantes cobrados constituem receita a afetar na seguinte proporção:

- a) 40%, ao Fundo para o Serviço Público de Transportes, criado pelo artigo 12.º do Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros, aprovado pela Lei n.º 52/2015, de 9 de junho;
- b) 30%, à AMT;
- c) 30%, ao IMT, I.P.

#### Artigo 20.º

##### **Regime sancionatório**

1 - As infrações às disposições da presente lei constituem contraordenações, sendo-lhes aplicáveis, em tudo quanto nele não se encontra especialmente regulado, o regime geral das contraordenações.

2 - São sancionadas com coima de € 2 000 a € 4 500, no caso de pessoas singulares, ou de € 5 000 a € 15 000, no caso de pessoas coletivas, as seguintes infrações, praticadas com dolo ou negligência:

- a) A prestação de serviços de TIRPE fora de plataforma eletrónica de reserva;
- b) O incumprimento da proibição de recepção e de solicitação de serviços constante do artigo 4.º, n.º 3;
- c) A violação das regras de não discriminação constantes do artigo 5.º;
- d) A recusa de serviços fora dos casos a que se refere o artigo 6.º;
- e) A cobrança de preços pela prestação do serviço de TIRPE com inobservância do disposto no artigo 7.º, n.ºs 2, 3, 5, 6 e 7;
- f) O incumprimento da obrigação da disponibilização de preços nos termos do artigo 7.º, n.º 4;
- g) Incumprimento do dever de emissão de factura nos termos disposto no artigo 7.º, n.º 8;

- h) A disponibilização de serviços pelas plataformas eletrónicas de reserva em inobservância do disposto no artigo 8.º, n.ºs 1 e 2;
- i) A não realização das diligências previstas no artigo 8.º, n.º 3;
- j) A não manutenção de registos nos termos do artigo 8.º, n.º 3;
- k) A inobservância da proibição constante do artigo 8.º, n.º 5;
- l) A condução de veículos de TIRPE por motoristas não inscritos junto de plataforma eletrónica de reserva, nos termos do artigo 9.º;
- m) A intermediação de serviços de TIRPE em inobservância do artigo 9.º, n.º 2;
- n) A utilização de veículos para TIRPE não inscritos junto de plataforma eletrónica de reserva, nos termos do artigo 10.º;
- o) A inobservância pelo operador de plataforma eletrónica de reserva da proibição constante do artigo 10.º, n.º 2;
- p) A utilização de veículos com inobservância do disposto no artigo 10.º, n.ºs 3, 4, 5, 6, 7 e 8;
- q) A violação dos limites de duração de actividade constantes do artigo 11.º, n.ºs 1 e 2;
- r) A intermediação de serviços de TIRPE em violação do artigo 11.º, n.º 1;
- s) A inobservância do dever de manter registos nos termos do artigo 11.º, n.º 4;
- t) A inobservância do dever de bloqueio, nos termos do artigo 12.º, n.º 2;
- u) Incumprimento pelo operador de plataforma eletrónica de reserva do dever de comunicação previsto artigo 14.º, n.º 1;
- v) Exercício da atividade de motorista de TIRPE com inobservância do disposto no artigo 16.º, n.º 1;
- w) O não envio da informação prevista no artigo 19.º, n.ºs 4 e 5;
- x) O não pagamento das taxas no prazo estabelecido no artigo 19.º, n.º 6;
- y) A prestação de informações falsas no âmbito dos deveres de informação previstos no artigo 19.º



## Artigo 21.º

### **Sanções acessórias**

Pela prática das contraordenações previstas no artigo anterior, pode ser aplicada, em função da gravidade do ilícito praticado e nos termos do regime geral das contraordenações, a sanção acessória de interdição do exercício da atividade pelo período máximo de dois anos.

## Artigo 22.º

### **Processamento das contraordenações**

1 - O processamento das contraordenações previstas na presente lei compete ao IMT, I. P., que organiza o registo das infrações cometidas nos termos da legislação em vigor.

2 - A aplicação das coimas é da competência do conselho diretivo do IMT, I. P..

## Artigo 23.º

### **Produto das coimas**

O produto das coimas reverte em:

- a) 60 % para o Estado;
- b) 20 % para o IMT, I. P., constituindo receita própria;
- c) 20 % para a entidade fiscalizadora.

## CAPÍTULO V

### **Disposições finais e transitórias**

## Artigo 24.º

### **Outros regimes**

O disposto na presente lei não prejudica o disposto na legislação laboral aplicável, nomeadamente no Código do Trabalho, no Decreto-Lei n.º 237/2007, de 19 de junho, e no Decreto-Lei n.º 117/2012, de 5 de junho.

## Artigo 25.º

### **Avaliação do regime**

1 - A implementação dos serviços regulados na presente lei, no território nacional, é objeto de avaliação pelo IMT, I. P., uma vez decorridos três anos sobre a respetiva entrada em vigor, em articulação com a AMT e com as restantes entidades competentes e associações empresariais e de cidadãos relevantes.

2 - Para efeitos do disposto no número anterior, compete ao IMT, I. P., a elaboração de um relatório final fundamentado, o qual deve apresentar 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.

3 - O relatório final a elaborar pelo IMT, I. P., deve ser submetido a parecer por parte da AMT, constituindo este parecer parte integrante daquele relatório.

## Artigo 26.º

### **Regime transitório**

1 - Os operadores de plataformas eletrónicas de reserva e os motoristas de TIRPE, devem, respetivamente, nos prazos máximos de 60 e 120 dias contados da data de entrada em vigor da presente lei, conformar a sua atividade de acordo com o mesmo, sem prejuízo da possibilidade prevista no n.º 3.

2 - O conselho diretivo do IMT, I.P., deve aprovar o modelo de número único de registo de motorista de TIRPE no prazo de 30 dias a contar da publicação da presente lei.

3 - Mediante decisão devidamente fundamentada na qual se reconheça a ocorrência de factos justificativos, designadamente atrasos na implementação dos instrumentos técnicos necessários à plena aplicação da presente lei, o conselho diretivo do IMT, I. P., pode prorrogar qualquer dos prazos referidos no n.º 1, por um período adicional de até 180 dias.





Artigo 27.º

**Entrada em vigor**

A presente lei entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Palácio de São Bento, 26 de maio de 2017

Os Deputados do Grupo Parlamentar do PSD,