PSD
PARTIDO SOCIAL DEMOCRATA
GRUPO PARLAMENTAR

PROJETO DE LEI N.º 1156/XIII

Estabelece o regime jurídico da atividade de transporte público de aluguer em veículos automóveis ligeiros de passageiros («táxi»)

Exposição de motivos

1. O setor do táxi rege-se por disposições que datam mais de duas décadas, tendo o legislador vindo a introduzir ao longo do tempo pequenas alterações de pormenor, correspondentes a acertos reclamados pelos operadores ou pelos utilizadores.

O regime legal que o presente projeto vem revogar estabelece um processo de licenciamento sujeito a contingente municipal, que é um expediente para criar uma restrição quantitativa (*numerus clausus*) à entrada no mercado. Assim se limita o número de agentes do lado da oferta que nele podem operar e cria uma barreira geográfica à possibilidade das empresas prestarem serviços.

O regime vigente impõe assim a existência de um mercado com um número fechado de participantes do lado da oferta, com restrições de índole geográfica à prestação do serviço, com liberdade contratual fortemente diminuída entre as partes – quanto ao preço, desde logo – e a imposição de estandardização da oferta.

Nunca houve, porém, uma revisão geral do regime jurídico no sentido de reavaliar os pressupostos da regulação legal, apesar de a perceção geral ser de há muito que o setor do táxi funciona de forma deficiente na ótica do passageiro, e que essa deficiência tem na sua génese justamente o regime legal que cria um mercado artificialmente fechado aos benefícios da concorrência.

Essa perceção de que o fechamento do setor do táxi tem uma explicação unicamente histórica e não é fundado em argumentos socioeconómicos válidos tem vindo a ser confirmada nos tempos mais recentes por estudos de organismos nacionais e internacionais independentes de relevo. Destacam-se entre eles o "*Taxi Services Regulation And Competition*" da Organização de Cooperação e de Desenvolvimento Económico (2007), o "*Study on*

passenger transport by taxi, hire car with driver and ridesharing in the EU" da Comissão Europeia (2016), e o "*Relatório sobre Concorrência e Regulação no Transporte de Passageiros em Veículos Ligeiros*" da Autoridade da Concorrência (2016).

Esses estudos indicam de forma unânime, pelo contrário, que todos os ângulos de análise – jurídico, social e económico – reclamam a eliminação das regras em vigor, no sentido de abrir o setor do mercado aos mecanismos da concorrência. E auguram, mesmo, que a longo prazo o protecionismo até aqui em vigor poderá ser a causa da morte do setor do táxi, encontrando fortes indícios de que as abordagens restritivas do setor do táxi estão progressivamente a levar os utilizadores a prescindirem deste serviço. A fixação de contingentes dificulta o ajuste dinâmico da oferta à procura e pode gerar situações de escassez de oferta. É justamente essa «armadilha da escassez», causada deliberada e artificialmente pelo regime de contingente, que explica o advento e o sucesso do novo modelo de negócio do transporte de passageiros em viaturas descaracterizadas («TVDE») e das plataformas eletrónicas de reserva, regulados pela Lei n.º 45/2018, de 10 de agosto. Esse modelo mais não fez do que dar ao mercado o que ele naturalmente procurava (mais oferta e com liberdade concorrencial), mas que lhe era legalmente negado.

É por isso evidente a necessidade de rever o regime jurídico do táxi, criando regras que criem um sistema geral harmonioso e equilibrado conjuntamente com as regras aplicáveis ao transporte de passageiros em TVDE.

2. Impõe-se desde logo colocar um fim às restrições quantitativas e geográficas, até aqui designadas de contingentes. Não existem falhas de mercado nem outros objetivos de política pública que justifiquem a necessidade do atual grau de regulação.

Não há histórico, nas várias experiências analisadas na Europa, de a eliminação de contingentes conduzir a uma criação de excesso de oferta, nem aos malefícios que daí poderiam advir. Também não se justifica a manutenção de contingentes por razões de equidade: não está demonstrado que a remuneração dos motoristas de táxi seja superior no contexto de restrições à entrada. E não há qualquer estudo ou demonstração concreta de que um regime de contingentes seja apto a controlar externalidades negativas ao nível ambiental (poluição) ou congestionamento urbano.

Bem ao contrário, o atual regime revela-se prejudicial ao interesse público. A existência de contingentes e de licenciamento ao nível municipal resulta em restrições geográficas à atividade dos prestadores de serviços de transporte, com efeitos negativos para a concorrência e para a eficiência na utilização da capacidade de transporte, uma vez que inibe a entrada de novos operadores no mercado e a capacidade dos operadores instalados para concorrer em preço e qualidade.

O elevado valor das licenças de táxi comercializadas em mercado secundário diz bem dos custos que o utilizador de táxi suporta injustificadamente. Estas licenças não têm qualquer valor intrínseco, pelo que esse valor de comercialização espelha apenas e tão-só o prémio do monopólio legal, é o valor da renda criada pela restrição: o valor atualizado de todas as receitas adicionais para os prestadores de serviços de táxi resultantes do enquadramento regulatório restritivo para a concorrência. Tanto assim é, que esse valor capturado nem sequer é distribuído pelos motoristas de táxi, sendo retido na esfera dos operadores.

A introdução de uma maior liberdade geográfica na prestação de serviços de transporte ocasional de passageiros irá aumentar a concorrência e promover uma melhor adequação espontânea entre a oferta e a procura.

3. Em segundo lugar, o regime legal que ora se revoga elimina o preço enquanto variável de concorrência. Está em consequência fortemente diminuído o incentivo para concorrer no binómio qualidade/preço. A fixação de preços restringe a concorrência e impede a normal resposta da oferta a diferentes condições da procura, em detrimento da eficiência económica.

O presente projeto estabelece, em resposta, um princípio de liberdade na determinação de preço, para permitir a concorrência entre os diversos prestadores de serviços e facilitar um equilíbrio entre procura e oferta.

Todavia, considera-se que nos segmentos de táxi chamados na via pública ("*hailing*") e praças de táxi existem falhas de mercado que determinam a necessidade de regulação de preços, mais concretamente a existência de custos de transação e problemas de informação assimétrica. Quando um táxi recolhe um passageiro na via pública, o passageiro enfrenta incerteza quanto ao preço e a qualidade de serviço, incluindo no que diz respeito ao tempo

de espera por um outro veículo. O passageiro não está em condições de fazer uma comparação de ofertas alternativas, uma vez que não tem informação sobre as condições de oferta relativas, e não pode "reservar" a proposta de preço do táxi que parou. Daqui resulta uma posição negocial de vantagem para o prestador do serviço, um poder de mercado relativamente ao consumidor, que incentiva o aumento de preço.

Assim sendo, a proteção do consumidor dita a necessidade de intervenção regulatória, materializada na adoção de um regime de preços máximos, que serão fixados pelo regulador independente.

A realidade é diferente no caso de serviços pré-contratados, em particular nas plataformas eletrónicas, onde o acesso a informação e comparabilidade de preços são mais facilmente assegurados e onde existe maior pressão concorrencial entre prestadores, não se justificando por isso idêntica intervenção regulatória.

4. Os serviços de táxi devem poder estender-se às potencialidades criadas pelas plataformas eletrónicas de reserva. Existindo um inegável efeito de substituibilidade entre os serviços de *hailing* e de praça e os serviços pré-contratados via plataformas, é razoável permitir a utilização de plataformas *online* pelos prestadores tradicionais.

Pela mesma ordem de razão, os requisitos de certificação e licenciamento de ambas atividades deve ser harmonizado e obedecer a graus de exigência semelhantes, evitando a discriminação entre os prestadores e segmentos de serviço. O mesmo se poderá dizer quanto aos requisitos relativos à segurança e à qualidade de serviço, que deve ser nivelado por igual.

5. O presente projeto inclui ainda um conjunto de outras medidas que se julga ir estimular a concorrência e o desempenho global do setor.

Abandona a atual solução legal que impõe uma lista taxativa das diferentes formas de prestação e cobrança do serviço de transporte em táxi, o que limita novas formas de prestação do serviço e a capacidade dos prestadores de serviços de táxi concorrerem livremente no mercado. Não é o papel do legislador estabelecer um catálogo obrigatório de tipos de contrato celebrar entre privados – uma solução que, de resto, não é adotada em nenhum outro setor dos transportes.

Abandona-se igualmente outra forma de restrição artificial da concorrência no mercado que consiste na uniformização das características e da imagem dos veículos. Essa uniformização legal, que não tutela nenhum bem jurídico em concreto, limita da diferenciação entre prestadores, desincentivando a inovação e qualidade na prestação de serviços. Dificulta o reconhecimento dos prestadores diferenciados em termos visuais na chamada na via pública, e impede o surgimento de prestadores especificamente dirigidos a determinados nichos de procura, como por exemplo utilizadores que tenham preferência pela utilização de determinados veículos e desincentiva a diferenciação da oferta ao limitar a respetiva divulgação.

Mais ainda, a existência de uma palete de cores obrigatória aumenta desnecessariamente os custos afundados do negócio, o que constitui uma barreira à entrada e à saída do mercado, contribuindo para diminuir o número potencial de agentes do lado da oferta.

6. As opções assumidas pelo presente projeto de lei foram já testadas em diferentes países e com sucesso, nomeadamente na Holanda, na Suécia, no Reino Unido e nos Estados Unidos da América, entre outros.

Em todo o caso, impõe-se uma permanente avaliação do desempenho do novo regime, ficando os agentes públicos setoriais incumbidos de acompanhar e avaliar o estado do setor.

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

CAPÍTULO I
Disposição inicial

Artigo 1.º
Objeto

1 - A presente lei estabelece o regime jurídico da atividade de transporte público de aluguer em veículos automóveis ligeiros de passageiros («táxi»).

2 - Para os efeitos da presente lei, entende-se por transporte em táxi o transporte efetuado ao serviço de um só passageiro, segundo itinerário da sua escolha e mediante retribuição, por meio de veículo automóvel de ligeiro de passageiros, equipado com aparelho de medição de tempo e distância e com distintivo próprio.

CAPÍTULO II
Serviço de táxi

SECÇÃO I
Operador de táxi

Artigo 2.º
Acesso à atividade

A atividade de operador de táxi é exercida em todo o território português pelas pessoas coletivas licenciadas para o efeito nos termos e condições previstos na presente lei, sem sujeição a outras restrições de natureza administrativa ou quantitativa, nomeadamente contingentes numéricos ou territoriais.

Artigo 3.º
Licenciamento

1 – O início da atividade de operador de táxi está sujeito a licenciamento pelo Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I. P., (IMT, I. P.), a requerer 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, procedendo aquela entidade, no prazo de 30 dias úteis, à análise do pedido e à respetiva decisão, considerando-se este tacitamente deferido se no prazo previsto não for proferida decisão.

2 – Constitui causa de indeferimento o não preenchimento de algum dos requisitos legalmente exigidos para o seu exercício.

3 – Quando, por motivo de indisponibilidade das plataformas eletrónicas, não for possível o cumprimento do disposto no n.º 1, o pedido de licenciamento em causa pode ser efetuado por qualquer outro meio previsto na lei, nomeadamente através de formulário eletrónico disponibilizado no sítio na *Internet* do IMT, I. P.

4 - Para efeitos do pedido de licenciamento referido 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; e

h) Inscrições em registos públicos e respetivos números de registo.

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 – Decorrido o prazo previsto no n.º 1 sem que o pedido seja indeferido, essa informação é disponibilizada no Balcão do Empreendedor.

8 – A licença é emitida por um prazo não superior a dez anos, podendo ser renovada por períodos suplementares de cinco anos, desde que se mantenham os requisitos de acesso à atividade.

Artigo 4.º

Idoneidade do operador de táxi

1 – O operador de táxi 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 coletiva.

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 táxi 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.

SECÇÃO II

Exercício da atividade

Artigo 5.º

Regime de prestação de serviços

1 – Os serviços de táxi podem ser livremente contratados pelos passageiros, sem limitações de natureza geográfica ou de distância relativamente ao operador de táxi.

2 – A prestação de serviços de táxi observa a legislação sobre cláusulas contratuais gerais e demais legislação aplicável em matéria de proteção dos consumidores.

Artigo 6.º

Contratação na sequência por *hailing* ou em praças

1 – O serviço de táxi pode ser contratado mediante a recolha do passageiro em locais de estacionamento delimitados na via pública dedicados ao serviço de táxi ou para outros veículos cujo regime legal permita a permanência nesses locais (praças), bem como na via pública na sequência de chamada na via pública de uma praça (*hailing*).

2 – É proibida a contratação do serviço de táxi por chamada na via pública a uma distância inferior a 100 m de uma praça de táxis.

3 – A recolha de passageiros numa praça é limitada aos veículos que tenham sido registados no município onde se a mesma se localize, nos termos do n.º 3 do artigo 12.º, podendo um veículo ser registado em um ou mais municípios simultaneamente.

4 – A prestação do serviço de táxi a que se refere o n.º 1 é remunerada pela aplicação de uma ou mais tarifas em função da distância percorrida, do tempo de espera e ou do tempo despendido no transporte, ou, ainda, pela aplicação de um preço fixo determinado antes da contratação do serviço.

5 – As tarifas ou o preço fixo a que se refere o número anterior são fixados livremente entre as partes, sujeitos ao regime de preços máximos.

6 – Os valores máximos de tarifas e preços a que se refere o número anterior são fixados pela Autoridade da Mobilidade e dos Transportes, mediante aprovação de regulamento tarifário que contenha as regras de definição, fixação, revisão e atualização dos tarifários máximos de serviço de táxi contratados nos termos do n.º 1 do artigo anterior, em obediência aos princípios da recuperação económica e financeira dos custos do serviço em cenário de eficiência, da promoção da acessibilidade económica dos utilizadores e da estabilidade e previsibilidade por parte das entidades reguladas.

7 – O regulamento tarifário a que se refere o número anterior aprova ainda as regras de contabilidade analítica a observar pelos prestadores de serviço na ótica estrita da separação contabilística das atividades reguladas das demais atividades eventualmente exercidas, as regras de recuperação de eventuais excessos ou insuficiências de encargos gerados e, ainda, as regras de reporte de informação para verificação do cumprimento das normas aplicáveis.

8 – Todos os serviços de táxi são exclusivamente faturados através de sistema informático de emissão, de receção e de arquivamento de faturas ou documentos equivalentes em formato eletrónico legalmente admitido e certificado pela Autoridade Tributária e Aduaneira, devendo cada veículo dispor de máquina registadora e terminal de pagamento.

9 – O prestador de serviços de táxi deve manter afixado no veículo em local visível e de fácil consulta pelo passageiro a seguinte informação, expressa de forma clara, percetível e objetiva, antes do início de cada viagem e durante a mesma:

a) O regime de preços máximos, nos termos do presente artigo;

b) A fórmula de cálculo do preço, indicando nomeadamente as tarifas aplicáveis e demais fatores de ponderação que compõem a fórmula de cálculo do preço a cobrar pelo operador do serviço.

Artigo 7.º

Pré-contratação

1 – O serviço de táxi pode ainda ser contratado, fora das circunstâncias referidas no artigo anterior, mediante subscrição e reserva prévias efetuadas através de plataforma eletrónica de táxi, de plataforma telefónica ou, ainda, de contrato escrito.

2 – No caso a que se refere o número anterior, os valores dos preços ou das tarifas são fixados livremente entre as partes, devendo os preços finais cobrir todos os custos associados ao serviço, em harmonia com as melhores práticas do sector dos transportes.

3 – Para os efeitos da presente lei, consideram-se plataformas eletrónicas de táxi 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 operadores de táxi aderentes à plataforma, na sequência de reserva efetuada pelo utilizador por meio de aplicação informática dedicada.

4 – A atividade de operação de plataforma eletrónica de táxi está sujeita a licenciamento do IMT, I.P., a cujo procedimento próprio é aplicável o disposto nos artigos 17.º e 18.º da Lei n.º 45/2018, de 10 de agosto, com as necessárias adaptações.

5 – As plataformas eletrónicas de táxi realizam as reservas de serviço de táxi em regime de exclusividade, não podendo realizar a reserva de serviços de transporte em veículo descaraterizado.

6 – Os serviços disponibilizados pelas plataformas eletrónicas de táxi e os respetivos operadores estão sujeitos ao cumprimento das obrigações e condições previstos nos artigos 19.º e 20.º da Lei n.º 45/2018, de 10 de agosto, com as necessárias adaptações.

7 – Nos serviços realizados por subscrição e reserva prévias através de plataforma telefónica ou de contrato escrito, o prestador deve informar o utilizador de um modo claro, percetível e objetivo, antes da contratação da viagem e durante a mesma:

a) A fórmula de cálculo do preço, indicando nomeadamente as tarifas aplicáveis;

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.

8 – Os serviços de táxi previstos no presente artigo são faturados através de sistema informático de emissão, de receção e de arquivamento de faturas ou documentos equivalentes em formato eletrónico legalmente admitido e certificado pela Autoridade Tributária e Aduaneira, devendo cada veículo dispor de máquina registadora e terminal de pagamento.

Artigo 8.º

Não discriminação

1 – Os passageiros, efetivos e potenciais, têm igualdade de acesso aos serviços de táxi, 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.

Artigo 9.º

Recusa de serviço

1 – Os táxis devem estar à disposição do público, não podendo ser recusados os serviços de táxi, com exceção dos que:

a) 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) 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 10.º

Estacionamento

1 – As câmaras municipais fixam por regulamento os locais reservados para servir de praça de táxis na sua área territorial, bem como o limite dos lugares fixados.

2 – As câmaras municipais podem ainda definir, por regulamento, as condições em que autorizam o estacionamento temporário dos táxis em local diferente do fixado para fazer face a situações de acréscimo excecional e momentâneo da procura.

Artigo 11.º

Características dos veículos

1 – Para a atividade de serviço de táxi só podem ser utilizados veículos automóveis ligeiros de passageiros de matrícula nacional, com lotação não superior a nove lugares, incluindo o do motorista.

2 – Aos veículos de táxi não pode ser imposta a adoção de qualquer cor ou padrão cromático específico da sua caixa exterior, devendo apenas ser equipados com um dispositivo luminoso exterior e possuir distintivos de identificação próprios, de acordo com a definição de características e as normas de identificação dos veículos constantes de portaria a aprovar pelo membro do Governo responsável pela área da mobilidade.

3 – É permitida a colocação ou exibição de publicidade no interior e exterior do veículo.

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 – Os veículos devem dispor de taxímetro, o qual deve ser colocado em local visível ao passageiro, nomeadamente na metade superior do tablier ou em cima deste, ou ser ainda integrados em equipamento do veículo que respeite as mesmas condições, nomeadamente no espelho retrovisor interior.

7 – A homologação e a aferição dos instrumentos de cálculos de tarifa ou preço em função de distância ou tempo («taxímetros») são efetuados pelas entidades reconhecidas para efeitos de controlo metrológico dos aparelhos de medição e distância.

8 – Sem prejuízo dos demais seguros exigidos por lei, os veículos que efetuem serviço de táxi devem possuir seguro de responsabilidade civil e acidentes pessoais, que inclua os passageiros transportados e respetivos prejuízos.

Artigo 12.º

Registo de veículos

1 – A utilização de veículo por um operador de táxi está sujeita a 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) Indicação da licença de operador de táxi;

b) Elementos de identificação do veículo, incluindo a matrícula, marca, modelo e número de passageiros;

c) Município ou municípios em que o veículo pretende ficar registado, para efeitos de utilização de praças de táxi.

4 – O IMT, I.P., comunica imediatamente ao município ou municípios indicados pelo interessado o respetivo registo municipal do veículo.

Artigo 13.º

Motorista

Apenas podem conduzir veículos de táxi os motoristas habilitados com Certificado de Motorista de Táxi, emitido e válido nos termos da Lei n.º 6/2013, de 22 de janeiro.

Artigo 14.º

Transporte flexível

Os operadores de táxi podem prestar serviço público de transporte de passageiros flexível, nos termos do Regime Jurídico do Serviço Público do Transporte de Passageiros, aprovado pela Lei n.º 52/2015, de 9 de junho.

CAPÍTULO III
Resolução de litígios

Artigo 15.º
Foro competente

1 - Aos serviços prestados pelo operador de táxi em território nacional é aplicável a legislação portuguesa, nomeadamente em matéria de proteção do consumidor, sem prejuízo das disposições comunitárias aplicáveis, independentemente da sede do operador da plataforma.

2 - Os tribunais portugueses são competentes para conhecer qualquer litígio emergente entre um consumidor e um operador de táxi.

Artigo 16.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.

CAPÍTULO IV
Supervisão, fiscalização e regime sancionatório

Artigo 17.º
Supervisão

1 – A atividade dos operadores de táxi, bem como dos motoristas de táxi, 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 – A AMT e o IMT, I. P., procedem à divulgação em contínuo junto do público, através dos seus portais na *internet*, do número de operadores de táxis licenciados e do número de táxis registados, bem como do número de pedidos de licenciamento e de registo apresentados e em apreciação.

3 – Para os efeitos previstos nos números anteriores, a AMT e o IMT, I. P., podem solicitar aos operadores de táxi, bem como aos motoristas de táxi, todas as informações que se afigurem necessárias, nomeadamente as que resultem do exercício da atividade.

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;
g) Autoridade Tributária e Aduaneira;
h) Comissão Nacional para a Proteção de Dados.

Artigo 19.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 táxi por operador sem licença emitida nos termos do artigo 3.º;

b) A recolha de passageiro na via pública na sequência de chamada na via pública a uma distância inferior a 100 m de uma praça de táxis;

c) A recolha de passageiros em praça localizada em município onde o veículo não esteja registado nos termos do n.º 3 do artigo 12.º;

d) A cobrança de preços pela prestação do serviço de táxi com inobservância do disposto no artigo 6.º;

e) A cobrança de preços pela prestação do serviço de táxi em violação dos preços máximos fixados por regulamento tarifário, de acordo com o artigo 6.º;

f) O incumprimento das obrigações de cobrança de preços nos termos do artigo 6.º, n.º 4;

g) O incumprimento da obrigação da disponibilização de fatura e de terminal de pagamento nos termos do disposto no artigo 6.º, n.º 8;

h) O incumprimento da obrigação de informação e comunicação de preços nos termos do disposto no artigo 6.º, n.º 9;

i) A operação de plataforma eletrónica de táxi sem licenciamento, nos termos do disposto no artigo 7.º, n.º 4;

j) O incumprimento dos deveres e condições aplicáveis aos serviços e operadores de plataforma de táxi, nos termos do disposto no artigo 7.º, n.º 6;

k) O incumprimento da obrigação de informação e comunicação de preços nos termos do disposto no artigo 7.º, n.º 7;

l) O incumprimento da obrigação da disponibilização de fatura e de terminal de pagamento nos termos do disposto no artigo 7.º, n.º 8;

m) A violação das regras de não discriminação constantes do artigo 8.º;

n) A recusa de serviços fora dos casos a que se refere o artigo 9.º;

o) A inobservância dos deveres de apresentação e caraterísticas dos veículos conforme o disposto no artigo 11.º;

p) A utilização de veículo não registado nos termos do disposto no artigo 12.º;

q) A condução de veículos de táxi por motoristas não habilitados com Certificado de Motorista de Táxi, nos termos do disposto no artigo 13.º;

r) O não envio da informação prevista no artigo 17.º, n.º 2;

s) A prestação de informações falsas no âmbito dos deveres de informação previstos no artigo 17.º, n.º 2.

Artigo 19.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 20.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 21.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 22.º
Taxas

1 – Os procedimentos administrativos previstos nos artigos 3.º e 12.º da presente lei estão sujeitos ao pagamento de taxas, destinadas a custear os encargos administrativos que lhe são inerentes.

2 – O valor das taxas é fixado pelo IMT, I.P., sendo o produto da sua cobrança receita do mesmo.

3 – Os operadores estão obrigados ao pagamento de uma taxa de periodicidade anual por cada registo municipal de veículo realizado nos termos do n.º 3 do artigo 12.º da presente lei, visando compensar os custos administrativos de acompanhamento e de gestão urbanística do estacionamento incorridos pelo município relativamente a cada veículo, pertencendo a respetiva receita ao município em causa.

4 – São devidas taxas de registo municipal por quantos registos municipais que cada veículo seja detentor, sendo cada qual paga diretamente pelo operador ao respetivo município.

5 – Os valores e regras de liquidação e pagamento das taxas de registo municipal são fixados por cada município nos termos da Lei n.º 73/2013, de 3 de setembro, na sua redação em vigor.

6 – A Autoridade da Mobilidade e dos Transportes aprova um regulamento para a fixação das taxas de registo municipal, no qual são estabelecidas regras para a definição, fixação, revisão e atualização dos respetivos montantes, sendo nulos os atos e regulamentos municipais aprovados em violação do mesmo.

Artigo 23.º

Regulamentação

1 – Os regulamentos a que se referem o n.º 2 do artigo 6.º e o n.º 6 do artigo 22.º devem ser publicados pela Autoridade da Mobilidade e dos Transportes no prazo de três meses a contar da publicação da presente lei.

2 – A portaria a que se refere o artigo 11.º, n.º 2, deve ser publicada no prazo de um mês a contar da publicação da presente lei.

3 – Até à entrada em vigor da referida portaria, permanece em vigor a Portaria n.º 277-A/99, de 15 de abril, na sua atual redação, em tudo o que não contrarie o disposto na presente lei.

Artigo 24.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 cobre 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 25.º

Regime transitório

1 – Os limites de idade de veículo constantes do n.º 4 do artigo 11.º são aplicáveis aos veículos a partir de 1 de julho de 2020.

2 – Sem prejuízo do disposto no número anterior, os operadores de táxi devem conformar a sua atividade de acordo com o disposto na presente lei no prazo máximo de 30 dias contados da data de entrada em vigor da presente lei.

Artigo 26.º

Entrada em vigor

1 – A presente lei entra em vigor no primeiro dia do quarto mês seguinte ao da sua publicação, sem prejuízo do disposto nos números seguintes.

2 – Os artigos 3.º, 12.º e 17.º entram em vigor no prazo de 10 dias a contar da publicação da presente lei.

3 – Os interessados podem apresentar os pedidos de licenciamento e registo ao abrigo da presente lei a partir do prazo referido no número anterior, iniciando-se em todo o caso a produção dos respetivos efeitos sempre a partir da data referida no n.º 1, só podendo o início de atividade do operador e ou do veículo ocorrer a partir desta data.

Palácio de São Bento, 8 de março de 2019

Os Deputados do Grupo Parlamentar do PSD,