

## ***PARECER***

**Projecto de Lei n.º 994/XIII/4.ª [PCP]** - *Revoga a Lei n.º 45/2018 de 1 de agosto – «Regime jurídico da atividade de transporte individual e remunerado de passageiros em veículos descaracterizados a partir de plataforma eletrónica».*

**Projeto de Lei n.º 1000/XIII/4.ª [PEV]** - *Consagra regimes de formação de motoristas num quadro de igualdade de critérios e com as mesmas aplicações em termos de exigência (Primeira alteração à Lei 45/2018, de 1 de agosto)*

**Projeto de Lei n.º 1001/XIII/4.ª [PEV]** - *Atribui competências às Camaras Municipais para o licenciamento das viaturas com vista à atividade de transporte individual de passageiros em veículos descaracterizados a partir de plataformas eletrónicas (Primeira alteração à Lei 45/2018, de 1 de agosto)*

**Projeto de Lei n.º 1002/XIII/4.ª [PEV]** - *Procede à definição de preços e tarifas com clareza, transparência e estabilidade e estabelece um tarifário homologado que impeça flutuações de preços, impedindo a venda com prejuízo (Primeira alteração à Lei 45/2018, de 1 de agosto)*

**Projeto de Lei n.º 1014/XIII/4.ª [BE]** – *Procede à revogação da Lei nº 45/2018, de 10 de agosto que aprova o Regime Jurídico da Atividade de Transporte Individual e remunerado de passageiros em veículos descaracterizados a partir de plataforma eletrónica.*

## PARTE I - CONSIDERANDOS

### 1. Nota preliminar

Deram entrada respetivamente em 21 de setembro e 8 de outubro último na Assembleia da República, tendo baixado à Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas (6.ª Comissão) a 26 de Setembro e 11 de Outubro, data do despacho de admissibilidade, os, Projeto de Lei n.º 994/XIII/4ª, da autoria do Grupo Parlamentar do PCP, e Projeto de Lei n.º 1014/XIII/4.ª [BE], que pretendem que seja *“revogada a Lei n.º 45/2018, de 1 de agosto, que estabelece o «Regime jurídico da atividade de transporte individual e remunerado de passageiros em veículos descaracterizados a partir de plataforma eletrónica»”*.

Deram igualmente entrada, em 27 de setembro último na Assembleia da República, tendo baixado à Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas (6.ª Comissão) a 28 do mesmo mês, data do despacho de admissibilidade,

- o Projeto de Lei n.º 1000/XIII/4ª, da autoria do PEV, que *“Consagra regimes de formação de motoristas num quadro de igualdade de critérios e com as mesmas aplicações em termos de exigência (Primeira alteração à Lei 45/2018, de 1 de agosto)”*

- o Projeto de Lei n.º 1001/XIII/4ª, da autoria do PEV, que *“Atribui competências às Camaras Municipais para o licenciamento das viaturas com vista à atividade de transporte individual de passageiros em veículos descaracterizados a partir de plataformas eletrónicas.”*

Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas

---

- o Projeto de Lei n.º 1002/XIII/4ª, da autoria do PEV, que *“Procede à definição de preços e tarifas com clareza, transparência e estabilidade e estabelece um tarifário homologado que impeça flutuações de preços, impedindo a venda com prejuízo (Primeira alteração à Lei 45/2018, de 1 de agosto)”*

Enquanto o Projeto de Lei n.º 994/XIII/4ª (PCP), de 21 de setembro, e Projeto de Lei n.º 1014/XIII/4ª [BE], de 8 de outubro, pretendem revogar a Lei n.º 45/2018, de 10 de agosto, a qual entra em vigor no próximo dia 1 de novembro de 2018, os restantes Projetos de Lei, todos da autoria do Grupo Parlamentar do PEV, n.ºs 1000/XIII/4ª, 1001/XIII/4ª e 1002/XIII/4ª, visam por sua vez alterar a referida Lei n.º 45/2018, de 10 de agosto, respetivamente:

- Adotando um regime de formação dos motoristas em TVDE *‘num quadro de igualdade de critérios e com as mesmas aplicações em termos de exigência’* seguindo *‘com as devidas adaptações o Regime de Formação para acesso ao certificado de Motorista de Táxi, inclusivamente a carga horária’;*

- Atribuindo *‘competências às Camaras Municipais para o licenciamento de viaturas destinadas aos TVDE’*, sendo que os *‘veículos afetos à atividade de transporte individual de passageiros em veículos descaraterizados a partir de plataformas eletrónicas, estão sujeitos a uma licença municipal, atribuída no contingente fixado para o serviço de transporte em táxi, através de concurso público’*, e em que a *‘respetiva proporção entre veículos afetos ao transporte em táxi e TVDE, são fixados pelo respetivo Município’* a quem compete também a partilhada função fiscalizadora dentro do seu território e a definição de *‘mecanismo de descaracterização e transferência para o contingente do TVDE das viaturas licenciadas para os táxis’*.

- Definindo *‘preços e tarifas para os serviços de TVDE’*, *‘fixados na aplicação de tarifário homologado por Despacho do membro do Governo com a tutela do*

## Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas

---

*sector', sendo os 'elementos e fatores de ponderação que intervêm na fórmula de calculo do tarifário' 'fixos e pré-determinados em função do serviço prestado, da área geográfica, dia e hora de utilização, ficando vedada qualquer aplicação de tarifas dinâmicas ou de outros instrumentos de livre fixação de preço', fixando-se 'preços mínimos que impeçam práticas comerciais abusivas, desleais ou restritivas', e disponibilizando a plataforma eletrónica deve disponibilizar ao utilizador de um modo claro, perceptível e objetivo, antes do início e durante cada viagem' um conjunto de informações.*

A referida Lei que é pretendido revogar ou alterar - e que entra em vigor no dia 1 de novembro de 2018 - resultou da discussão conjunta da Proposta de Lei n.º 50/XIII/2, da autoria do Governo, visando criar o «*regime jurídico do transporte em veículo a partir de plataforma eletrónica*» e do Projeto de Lei n.º 529/XIII/2, da autoria do GP-PSD, que pretendia estabelecer o «*regime jurídico da atividade de transporte individual e remunerado de passageiros em veículos descaracterizados a partir de plataforma eletrónica (TIRPE)*», os quais deram entrada na Assembleia da República respetivamente em 10.01.2017 e em 26.05.2017.

O texto de substituição apresentado pela Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas relativo à Proposta de Lei n.º 50/XIII/2.<sup>a</sup> (GOV) e ao Projeto de Lei n.º 529/XIII/2.<sup>a</sup> (PSD) foi aprovado em votação global final em 23.03.2018 com os votos **A Favor:** PSD, PS, CDS-PP; **Contra:** BE, PCP, PEV; **Abstenção:** PAN.

Enviado à Comissão para fixação da Redação final em 05.04.2018, foi publicado através do Decreto da Assembleia da República 201/XIII em 19.04.2018, com o título «*Regime jurídico da atividade de transporte individual e remunerado de passageiros em veículos descaracterizados a partir de plataforma eletrónica*».

Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas

---

O envio para promulgação ocorreu em 26.04.2018, e, tendo originado o Veto Presidencial recebido na Assembleia da República em 30.04.2018, resultou na Reapreciação do referido decreto em 11.07.2018, com a discussão e votação de Propostas de alteração apresentadas pelos Grupos Parlamentares do PCP, do PS e do PSD.

A Votação do novo decreto em 12.07.2018, com as alterações introduzidas, foi Aprovado com os votos **A Favor:** PSD, PS, PAN; **Contra:** BE, PCP, PEV; e com a **Abstenção:** CDS-PP.

Enviado à Comissão para fixação de redação final em 18.07.2018, originou a publicação do Decreto da Assembleia da República 226/XIII em 25.07.2018, com Promulgação em 31.07.2018, e Envio INCM em 02.08.2018, resultando na publicação da Lei n.º 45/2018 em 10.08.2018, com o título «*Regime jurídico da atividade de transporte individual e remunerado de passageiros em veículos descaracterizados a partir de plataforma eletrónica*», e objeto de Declaração de Retificação n.º 25-A/2018 na mesma referida data.

## **PARTE II - OPINIÃO DO DEPUTADO AUTOR DO PARECER**

O signatário do presente parecer exime-se de manifestar, nesta sede, a sua opinião política sobre as iniciativas em apreço, a qual é, de acordo com o n.º 3 do artigo 137.º do Regimento da Assembleia da República, de elaboração facultativa.

### PARTE III – CONCLUSÕES

1. A Lei n.º 45/2018, de 10 de agosto, que instituiu o «*Regime jurídico da atividade de transporte individual e remunerado de passageiros em veículos descaracterizados a partir de plataforma eletrónica*», entra em vigor a 1 de novembro de 2018.
2. O PCP apresentou um projeto de lei com uma proposta de revogação da referida Lei n.º 45/2018, de 10 de agosto.
3. O BE apresentou um Projeto de Lei com uma proposta de revogação da referida Lei n.º 45/2018, de 10 de agosto.
4. O PEV apresentou um conjunto de três projetos de lei com propostas de alteração à citada Lei n.º 45/2018, de 10 de agosto, no sentido de '*consagrar regimes de formação de motoristas num quadro de igualdade de critérios e com as mesmas aplicações em termos de exigência*', de '*atribuir competências às autarquias em matéria de licenciamento das viaturas destinadas à atividade de transporte individual de passageiros em veículos descaracterizados*', e ainda de '*definir preços e tarifas para serviços TVDE*'.

**Face aos considerandos expostos a Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas, é de parecer que os:**

- **Projeto de Lei n.º 994/XIII/4.º [PCP], que '*revoga a Lei n.º 45/2018 de 1 de agosto*' – «Regime jurídico da atividade de transporte individual e remunerado de passageiros em veículos descaracterizados a partir de plataforma eletrónica»;**

Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas

---

- **Projeto de Lei n.º 1000/XIII/4.ª [PEV]** – *‘Consagra regimes de formação de motoristas num quadro de igualdade de critérios e com as mesmas aplicações em termos de exigência (Primeira alteração à Lei 45/2018, de 1 de agosto)’*
  
- **Projeto de Lei n.º 1001/XIII/4.ª [PEV]** – *‘Atribui competências às Câmaras Municipais para o licenciamento das viaturas com vista à atividade de transporte individual de passageiros em veículos descaracterizados a partir de plataformas eletrónicas (Primeira alteração à Lei 45/2018, de 1 de agosto)’*
  
- **Projeto de Lei n.º 1002/XIII/4.ª [PEV]** – *‘Procede à definição de preços e tarifas com clareza, transparência e estabilidade e estabelece um tarifário homologado que impeça flutuações de preços, impedindo a venda com prejuízo (Primeira alteração à Lei 45/2018, de 1 de agosto)’*
  
- **Projeto de Lei n.º 1014/XIII/4.ª [BE]** – *‘Procede à revogação da Lei nº 45/2018, de 10 de agosto, que aprova o Regime Jurídico da Atividade de Transporte Individual e remunerado de passageiros em veículos descaracterizados a partir de plataforma eletrónica.’*

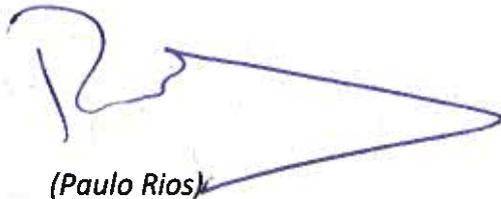
**reúnem os requisitos constitucionais e regimentais para serem discutidos e votados em plenário, reservando os grupos parlamentares o seu sentido de voto para o debate.**

**PARTE IV – ANEXOS**

Anexa-se as Nota Técnica elaborada pelos serviços da Assembleia da República, ao abrigo do artigo 131.º do Regimento da Assembleia da República.

Palácio de S. Bento, 12 de outubro de 2018

O Deputado Relator



(Paulo Rios)

O Presidente da Comissão



(Hélder Amaral)

**Projeto de Lei n.º 994/XIII/4.ª (PCP)**

Revoga a Lei n.º 45/2018 de 1 de agosto - «Regime jurídico da atividade de transporte individual e remunerado de passageiros em veículos descaracterizados a partir de plataforma eletrónica»

Data de admissão: 26 de setembro de 2018

**Projeto de Lei n.º 1000/XIII/4.ª (PEV)**

Consagra regimes de formação de motoristas num quadro de igualdade de critérios e com as mesmas aplicações em termos de exigência (Primeira alteração à Lei 45/2018, de 1 de agosto)

Data de admissão: 2018-09-28

**Projeto de Lei n.º 1001/XIII/4.ª (PEV)**

Atribui competências às Camaras Municipais para o licenciamento das viaturas com vista à atividade de transporte individual de passageiros em veículos descaracterizados a partir de plataformas eletrónicas (Primeira alteração à Lei 45/2018, de 1 de agosto)

Data de admissão: 2018-09-28

**Projeto de Lei n.º 1002/XIII/4.ª (PEV)**

Procede à definição de preços e tarifas com clareza, transparência e estabilidade e estabelece um tarifário homologado que impeça flutuações de preços, impedindo a venda com prejuízo (Primeira alteração à Lei 45/2018, de 1 de agosto)

Data de admissão: 2018-09-28

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

## **Índice**

- I. Análise da iniciativa**
- II. Enquadramento parlamentar**
- III. Apreciação dos requisitos formais**
- IV. Análise de direito comparado**
- V. Consultas e contributos**
- VI. Avaliação prévia de impacto**
- VII. Enquadramento bibliográfico**

**Elaborado por:** Luís Colaço e Filipe Xavier (DAC), Luis Correia (BIB), José Manuel Pinto (DILP), Maria Nunes de Carvalho (DAPLEN)

**Data:** 10 de outubro de 2018

## I. **Análise das iniciativas**

### • **As iniciativas**

Com o projeto de lei n.º 994/XIII/4.<sup>a</sup>, os Deputados proponentes, do Grupo Parlamentar do Partido Comunista Português, pretendem revogar a Lei n.º 45/2018, de 10 de agosto, antes da sua entrada em vigor, prevista para 1 de novembro de 2018. A iniciativa tem apenas um artigo, em cujo n.º 1 se prevê a revogação da Lei n.º 45/2018 e em cujo n.º 2 se prevê que a lei a aprovar na sequência desta iniciativa entre em vigor no dia a seguir ao da sua publicação.

Os Deputados do Partido Ecologista “Os Verdes” (PEV) apresentam três projetos de lei com a finalidade de alterar a Lei n.º 45/2018, de 10 de agosto. O projeto de lei n.º 1000/XIII/4.<sup>a</sup> propõe a alteração do artigo 10.º dessa Lei, no que toca à formação dos motoristas de transporte em veículos descaracterizados a partir de plataforma eletrónica; o projeto de lei n.º 1001/XIII/4.<sup>a</sup> altera os artigos 12.º e 24.º, passando a sujeitar os veículos afetos a essa atividade a uma licença municipal, atribuída no contingente fixado para o serviço de transporte em táxi; finalmente, o projeto de lei n.º 1002/XIII/4.<sup>a</sup> pretende alterar o artigo 15.<sup>a</sup>, com a intenção de introduzir uma maior clareza na definição de preços e tarifas cobrados no transporte individual de passageiros em veículos descaracterizados.

Apresenta-se, a seguir, um quadro comparativo entre as normas da Lei n.º 45/2018 cuja alteração os Deputados do PEV pretendem e o teor das alterações a essa lei previstas nos respetivos projetos de lei.

<p>Lei n.º 45/2018</p> <p>Artigo 10.º</p> <p>Atividade de motorista de transporte em veículo descaracterizado a partir de plataforma eletrónica</p> <p>1 - Apenas podem conduzir veículos de TVDE os motoristas inscritos junto de plataforma eletrónica.</p> <p>2 - O motorista de TVDE, que presta serviço ao operador de TVDE, deve preencher, cumulativamente, os seguintes requisitos:</p> <p>a) Ser titular de carta de condução há mais de três anos para a categoria B com averbamento no grupo 2;</p> <p>b) Deter certificado de curso de formação rodoviária para motoristas, nos termos dos números seguintes;</p> <p>c) Ser considerado idóneo, nos termos do artigo seguinte;</p> <p>d) Ser titular de certificado de motorista de TVDE, emitido pelo IMT, I. P. segundo modelo aprovado por deliberação do respetivo conselho diretivo, demonstrado o preenchimento dos requisitos mencionados nas alíneas anteriores que, atribui ao interessado um número único de registo de motorista de TVDE, com o qual é identificado em todas as plataformas eletrónicas;</p>	<p>Projetos de lei n.ºs 1000/XIII, 1001/XIII e 1002/XIII</p> <p>Artigo 10.º</p> <p>Atividade de motorista de transporte em veículos descaracterizados a partir de plataforma eletrónica</p> <p>1 - ...</p> <p>2 - ...</p>
---	---

Projetos de Lei n.ºs 994/XIII/4.ª (PCP), 1000/XIII/4.ª, 1001/XIII/4.ª e 1002/XIII/4.ª (PEV)

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



## NOTA TÉCNICA

<p>e) Dispor de um contrato escrito que titule a relação entre as partes.</p> <p>3 - O curso de formação a que se refere a alínea b) do número anterior, válido pelo período de cinco anos, deve ter uma carga horária a definir por portaria do membro do Governo competente, 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.</p> <p>4 - O certificado referido na alínea b) do n.º 2 é emitido por escola de condução ou entidade formadora legalmente habilitada, e depende da frequência efetiva pelo formando da carga horária mínima referida no número anterior.</p> <p>5 - O certificado de motorista de TVDE é válido pelo período de cinco anos, renovável por iguais períodos, contados da data da sua emissão pelo IMT, I. P., dependendo a renovação do preenchimento cumulativo, pelo motorista requerente, dos requisitos de idoneidade e da frequência de curso de atualização com carga horária de 8 horas, versando as matérias referidas no n.º 3.</p> <p>6 - O IMT, I. P. deve proceder à apreensão do certificado de motorista</p>	<p>3 - Ao curso de formação a que se refere a alínea b) do número anterior, é aplicável, com as devidas adaptações, o Regime de formação para acesso ao certificado de Motorista de Táxi, inclusivamente a carga horária.</p> <p>4 - ...</p> <p>5 - ...</p> <p>6 - ...</p>
--	--

Projeto de Lei n.ºs 994/XIII/4.ª (PCP), 1000/XIII/4.ª, 1001/XIII/4.ª e 1002/XIII/4.ª (PEV)

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

<p>de TVDE sempre que comprovadamente se verifique a falta superveniente de um dos requisitos mencionados nas alíneas a) a c) do n.º 2.</p> <p>7 - 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 <u>Lei n.º 6/2013</u>, de 22 de janeiro.</p>	
<p>8 - O certificado previsto na alínea d) do n.º 2 pode ser substituído por guia emitida pelo IMT, I. P., a qual faz prova de entrega de um pedido de certificado, sendo a mesma válida pelo período nela indicado.</p>	<p>7 - (Anterior número 8).</p>
<p>9 - Os motoristas afetos à prestação do serviço de TVDE devem, no exercício da respetiva atividade, fazer-se acompanhar do certificado de motorista de TVDE, da guia referida no número anterior, ou do certificado de motorista de táxi.</p>	<p>8 - (Anterior número 9).</p>
<p>10 - Ao vínculo jurídico estabelecido entre o operador de TVDE e o motorista afeto à atividade, titulado por contrato escrito assinado pelas partes, e independentemente da denominação que as partes tenham adotado no contrato, é aplicável o disposto no artigo 12.º do Código do Trabalho.</p>	<p>9 - (Anterior número 10).</p>
<p>11 - Para os efeitos do disposto no número anterior, aplicando-se o</p>	<p>10 - (Anterior número 11)</p>

Projeto de Lei n.ºs 994/XIII/4.ª (PCP), 1000/XIII/4.ª, 1001/XIII/4.ª e 1002/XIII/4.ª (PEV)

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

<p>artigo 12.º do Código do Trabalho, considera-se que os equipamentos e instrumentos de trabalho são todos os que sejam pertencentes ao beneficiário ou por ele explorados por aluguer ou qualquer outra modalidade de locação.</p> <p>12 - Sem prejuízo da aplicação da demais legislação vigente, ao motorista vinculado por contrato de trabalho é aplicável o regime de organização do tempo de trabalho das pessoas que exercem atividades móveis de transporte rodoviário previsto no <u>Decreto-Lei n.º 237/2007</u>, de 19 de junho, e ao motorista independente, o regime de organização do tempo de trabalho previsto no <u>Decreto-Lei n.º 117/2012</u>, de 5 de junho.</p>	<p>11 - (Anterior número 12).</p>
<p>Artigo 12.º Veículos</p> <p>1 - Os veículos afetos à atividade de transporte individual de passageiros em veículos descaraterizados a partir de plataformas eletrónicas, estão sujeitos a uma licença municipal, atribuída no contingente fixado para o serviço de transporte em táxi, através de concurso público promovido pela respetiva Câmara Municipal.</p>	<p>Artigo 12.º Veículos</p> <p>1000/XIII/4.ª (PCP), 1001/XIII/4.ª e 1002/XIII/4.ª (PEV)</p> <p>Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas (6.ª)</p>



## NOTA TÉCNICA

<p>1 - Apenas podem ser utilizados veículos inscritos pelos operadores TVDE junto de plataforma eletrónica, a qual deve atestar o cumprimento dos requisitos legais e regulamentares aplicáveis aos veículos.</p> <p>2 - O operador de plataforma eletrónica não pode ser proprietário de veículos de TVDE, nem financiar ou ser parte interessada em negócio relativo à aquisição, aluguer, leasing ou outra forma de utilização de veículos de TVDE.</p> <p>3 - Para a atividade de TVDE só podem ser utilizados veículos automóveis ligeiros de passageiros de matrícula nacional, com lotação não superior a nove lugares, incluindo o do motorista.</p>	<p>2 - O universo de veículos do contingente a que se refere o número anterior e a respetiva proporção entre veículos afetos ao transporte em táxi e TVDE, são fixados pelo respetivo Município, após a audição das organizações representativas do sector, do IMT e da respetiva Área Metropolitana ou Comunidade Intermunicipal.</p> <p>3 - Dos regulamentos municipais deve constar o mecanismo de descaracterização e transferência para o contingente do TVDE das viaturas licenciadas para os táxis.</p> <p>4 – (Atual número 1)</p> <p>5 - (Atual número 2)</p> <p>6 - (Atual número 3)</p>
--	--

projetos de Lei n.ºs 994/XIII/4.ª (PCP), 1000/XIII/4.ª, 1001/XIII/4.ª e 1002/XIII/4.ª (PEV)

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



## NOTA TÉCNICA

<p>4 - Os veículos devem possuir idade inferior a sete anos a contar da data da primeira matrícula.</p> <p>5 - Os veículos devem ser apresentados à inspeção técnica periódica um ano após a data da primeira matrícula e, em seguida, anualmente.</p> <p>6 - Sem prejuízo dos demais seguros exigidos por lei, os veículos que efetuem TVDE 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.</p> <p>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.</p> <p>8 - É proibida a colocação ou exibição de publicidade no interior ou exterior do veículo que efetue TVDE.</p> <p>9 - Os veículos que efetuem TVDE 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</p>	<p>7 - (Atual número 4).</p> <p>8 - (Atual número 5).</p> <p>9 - (Atual número 6).</p> <p>10 - (Atual número 7).</p> <p>11 - (Atual número 8).</p> <p>12 - (Atual número 9).</p>
---	--

Projeto de Lei n.ºs 994/XIII/4.ª (PCP), 1000/XIII/4.ª, 1001/XIII/4.ª e 1002/XIII/4.ª (PEV)

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

<p>77.º do Código da Estrada, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 114/94, de 3 de maio.</p>	<p>Artigo 15.º</p> <p>Preço e pagamento do serviço</p>
<p>Artigo 15.º</p> <p>Preço e pagamento do serviço</p> <p>1 - A prestação do serviço de TVDE pode ser remunerada pela aplicação de uma ou mais tarifas à distância percorrida e ou ao tempo despendido no transporte, ou pela aplicação de um preço fixo determinado antes da contratação do serviço.</p> <p>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.</p> <p>3 - O operador da plataforma eletrónica pode cobrar uma taxa de intermediação, a qual não pode ser superior a 25 % do valor da viagem calculada nos termos dos números anteriores.</p>	<p>1 - ...</p> <p>2 - Os preços cobrados pelo serviço de TVDE são fixados na aplicação de tarifário homologado por Despacho do membro do Governo com a tutela do sector dos transportes, ouvido o IMT.</p> <p>3 - Os elementos e fatores de ponderação que intervêm na fórmula de cálculo do tarifário, a que se refere o número anterior, são fixos e pré-determinados em função do serviço prestado, da área geográfica, dia e hora de utilização, ficando vedada qualquer aplicação de tarifas dinâmicas ou de outros instrumentos de livre fixação de preço.</p>



## NOTA TÉCNICA

<p>4 - A plataforma eletrónica deve disponibilizar ao utilizador de um modo claro, perceptível e objetivo, antes do início de cada viagem e durante a mesma:</p> <p>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 fator de tarifa dinâmica;</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p>4 - O tarifário previsto no número 1 deve fixar preços mínimos que impeçam práticas comerciais abusivas, desleais ou restritivas, nomeadamente a prestação de serviço com prejuízo.</p> <p>5 - A plataforma eletrónica deve disponibilizar ao utilizador de um modo claro, perceptível e objetivo, antes do início e durante cada viagem:</p> <p>a) A fórmula de cálculo do preço, indicando de forma discriminada o preço total, a taxa de intermediação aplicada e as tarifas aplicáveis, nomeadamente por distância e tempo.</p> <p>b) Uma estimativa do preço da viagem a realizar, calculada com base nos elementos fornecidos pelo utilizador e tarifário a aplicar pelo operador do serviço.</p>
--	--

Projeto de Lei n.º 994/XIII/4.ª (PCP), 1000/XIII/4.ª, 1001/XIII/4.ª e 1002/XIII/4.ª (PEV)

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



## NOTA TÉCNICA

<p>6 - A plataforma eletrónica deve também disponibilizar para qualquer itinerário, em alternativa, uma proposta de preço fixo pré-determinado, que, em caso de aceitação pelo utilizador, corresponde ao preço a cobrar no final do serviço independentemente da distância percorrida ou do tempo despendido.</p> <p>7 - O pagamento do serviço é processado e registado através da plataforma eletrónica, só sendo permitido o pagamento através de meios eletrónicos.</p> <p>8 - Num prazo razoável após a conclusão da prestação do serviço, a plataforma eletrónica envia ao utilizador uma fatura eletrónica, indicando entre outros:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>a) O código único de referência da viagem;</li><li>b) A origem e o destino do percurso;</li><li>c) O tempo e a distância total do percurso;</li><li>d) Valor total do preço a pagar, com discriminação do IVA à taxa legal aplicável e de outros impostos ou taxas;</li><li>e) Demonstração do cálculo do preço, com base nos elementos e fator de ponderação que compõem a respetiva fórmula de cálculo,</li></ul>	<p>6 - ...</p> <p>7 - ...</p> <p>8 - ..</p> <p>a) ...</p> <p>b) ...</p> <p>c) ...</p> <p>d) ...</p>
<p>e) Demonstração do cálculo do preço, com base no tarifário aplicável.”</p>	<p>e) Demonstração do cálculo do preço, com base no tarifário aplicável.”</p>

<p>incluindo a taxa de intermediação cobrada pelo operador de plataforma eletrónica.</p>	<p>Artigo 24.º</p> <p>Entidades fiscalizadoras</p> <p>A fiscalização do cumprimento das disposições da presente lei compete às seguintes entidades, no quadro das suas competências:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>a) IMT, I. P.;</li><li>b) AMT;</li><li>c) Autoridade para as Condições do Trabalho;</li><li>d) Instituto da Segurança Social, I. P.;</li><li>e) Guarda Nacional Republicana;</li><li>f) Polícia de Segurança Pública;</li><li>g) Autoridade Tributária;</li><li>h) Comissão Nacional de Proteção de Dados.</li></ul> <p>a) - ...</p> <p>b) - ...</p> <p>c) - ...</p> <p>d) - ...</p> <p>e) - ...</p> <p>f) - ...</p> <p>g) - ...</p> <p>h) - ...</p> <p>i) Câmaras Municipais no respetivo território.”</p>
--	--

### • Enquadramento jurídico nacional

Objeto das iniciativas legislativas em apreciação é a Lei n.º 45/2018, de 10 de agosto<sup>1</sup>, revogada pelo projeto de lei da autoria do PCP, e alterada pelos três projetos de lei oriundos do PEV.

A anteceder a preparação de uma das iniciativas legislativas<sup>2</sup> que daria origem à Lei n.º 45/2018, o Despacho n.º 6478/2016, de 12 de maio, do Secretário de Estado Adjunto e do Ambiente, publicado no *Diário da República*, 2.ª Série, n.º 95, de 17 de maio de 2016, constituíra um grupo de trabalho para a modernização do setor do transporte público de passageiros em automóvel ligeiro, no âmbito do qual viriam a ser desenvolvidos trabalhos envolvendo a auscultação de entidades interessadas, em particular as organizações representativas dos taxistas.

Como se refere nos considerandos do citado despacho, tiveram-se em conta «os novos conceitos de mobilidade urbana, que permitam reduzir a pressão do tráfego rodoviário, combatendo a poluição, propiciando maior rapidez e flexibilidade de deslocação e, simultaneamente, promovendo o bem-estar e qualidade de vida das populações», ponderou-se «a limitação da regulamentação vigente para responder a novas tendências e novos modelos de negócio na mobilidade que têm captado o interesse de operadores e de clientes» e atendeu-se a que «existe um conjunto de tecnologias e de sistemas de informação que permitem a aproximação entre clientes e fornecedores de serviços, promovem a diferenciação e a concorrência e reduzem a falha de informação entre prestadores de serviços e consumidores».

Chamada a pronunciar-se sobre a matéria, a Associação Nacional dos Transportes Rodoviários em Automóveis Ligeiros (ANTRAL) enviou parecer ao Governo manifestando-se contra o sentido do diploma sugerido, na altura apresentado sob a forma de projeto de decreto-lei. No documento remetido ao Governo, a ANTRAL salienta o seguinte: «a qualificação da natureza do negócio é fundamental e não nos parece

---

<sup>1</sup> Nos termos do disposto no seu artigo 33.º, só entrará em vigor no dia 1 de novembro de 2018.

<sup>2</sup> A Proposta de Lei n.º 50/XIII (GOV). A outra iniciativa era o Projeto de Lei n.º 529/XIII (PSD).

nada sério ser um diploma legislativo a fazê-lo, quando qualifica as plataformas de simples intermediárias e define as partes no contrato de transporte excluindo-as». Remata com a conclusão de que «diga-se o que se disser do que se trata é de transporte de passageiros em viaturas ligeiras». Explora depois ao longo do texto alegadas contradições e imperfeições do diploma proposto, ao qual se apontam inconstitucionalidades, lembrando-se que entretanto já duas providências cautelares haviam feito vencimento no tribunal, de modo a travar a atividade, ilegal, que vem sendo desenvolvida por empresas como a Uber e a Cabify.

O diploma em questão, que provocou aceso debate nos meios políticos, sociais e profissionais envolvidos, tem relação com o regime jurídico do acesso à atividade e ao mercado dos transportes em táxi previsto no Decreto-Lei n.º 251/98, de 11 de agosto.<sup>3</sup> Este diploma sofreu seis alterações, a última das quais, operada pela Lei n.º 35/2016, de 21 de novembro,<sup>4</sup> veio reformular substancialmente o regime cominatório dos artigos 28.º e 30.º do Decreto-Lei n.º 251/98 para o exercício da atividade sem licença (artigo 28.º) e o exercício irregular da atividade (artigo 30.º), agravando o montante das coimas que resultava do artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 41/2003, de 11 de março (converteu em euros quantias originariamente estipuladas em escudos).

<sup>3</sup> Texto consolidado retirado do Diário da República Eletrónico (DRE).

<sup>4</sup> As outras cinco alterações ao Decreto-Lei n.º 251/98, de 11 de agosto, foram produzidas pelas Leis n.ºs 156/99, de 14 de setembro, retificada pela Declaração de Retificação n.º 16/99, de 7 de outubro, e 106/2001, de 31 de agosto, pelos Decretos-Leis n.ºs 41/2003, de 11 de março, e 4/2004, de 6 de janeiro, e pela Lei n.º 5/2013, de 22 de janeiro. Foi ainda publicada uma lei com o n.º 167/99, sobre a qual incidiu a Declaração n.º 9/99, publicada no *Diário da República*, 1.ª Série-A, n.º 234, de 7 de outubro de 1999, que dizia o seguinte: «Para os devidos efeitos se declara que o texto publicado no *Diário da República*, 1.ª série-A, n.º 219, de 18 de Setembro de 1999, como Lei n.º 167/99, sobre “Primeira alteração, por apreciação parlamentar, do Decreto-Lei n.º 251/98, de 11 de Agosto, que regulamenta o acesso à actividade e ao mercado dos transportes em táxi” deve ser considerado como se não tivesse sido publicado, em virtude de o mesmo haver sido já objecto de publicação no *Diário da República*, 1.ª série-A, n.º 215, de 14 de Setembro de 1999, como Lei n.º 156/99.»

Para além do aumento do valor das coimas, a autuação e tramitação do processo cominatório previsto nesse artigo 28.º para o exercício da atividade sem licença foi regulado em pormenor, determinando-se expressamente, no seu n.º 4, que as suas disposições se aplicam «à prática de angariação, com recurso a sistemas de comunicações eletrónicas, de serviços para viaturas sem alvará». <sup>5</sup> Passaram a ficar abrangidos os operadores e motoristas do serviço de transporte individual e remunerado de passageiros em veículos descaraterizados a partir de aplicação eletrónica, numa lógica de os submeter à obediência aos mesmos requisitos de capacidade profissional, técnica e financeira de acesso à atividade a que estão sujeitos os taxistas em geral <sup>6</sup>, assim como ao respeito pelas regras de licenciamento de veículos para operarem no mercado. <sup>7</sup>

Tenha-se em conta, finalmente, que o Decreto-Lei n.º 251/98, para além de definir os critérios de acesso à atividade e ao mercado dos transportes de táxi e determinar as condições de atribuição dos respetivos alvarás, comete à administração local competências em matéria de licenciamento de veículos, contingentação do número de táxis, regimes de estacionamento, fiscalização e processamento de contraordenações.

As alterações ao Decreto-Lei n.º 251/98 introduzidas pela Lei n.º 5/2013 foram acompanhadas da publicação da Lei n.º 6/2013, de 22 de janeiro («Aprova os regimes jurídicos de acesso e exercício da profissão de motorista de táxi e de certificação das respetivas entidades formadoras»), para a qual o n.º 7 do artigo 10.º da Lei n.º 45/2018 remete a propósito da dispensa do certificado de curso de formação rodoviária para motoristas, como requisito de acesso à profissão, se o interessado for titular de certificado de motorista de táxi.

Também relacionados com a questão em análise são os seguintes diplomas:

---

<sup>5</sup> Na sua versão anterior, o artigo 28.º tinha um único corpo correspondente ao atual n.º 1 do preceito.

<sup>6</sup> Previstos não só no Decreto-Lei n.º 251/98, mas também na Lei n.º 6/2013, de 22 de janeiro, a que adiante se alude.

<sup>7</sup> Significativamente, a Lei n.º 35/2016 contém no seu título a seguinte expressão: «reforçando as medidas dissuasoras da atividade ilegal neste setor».

- O Código do Trabalho<sup>8</sup>, para o qual a Lei n.º 45/2018 remete, na medida em que as relações de trabalho estabelecidas entre os operadores e os motoristas possam por ele ser regidas;
- O Código da Estrada<sup>9</sup>, em particular os seus artigos 76.º e 77.º, citados no n.º 9 do artigo 12.º da Lei n.º 45/2018;
- A Lei n.º 10/90, de 17 de março («Lei de Bases do Sistema de Transportes Terrestres»), alterada pela Lei n.º 3-B/2000, de 4 de abril e pelos Decretos-Leis n.ºs 380/2007, de 13 de Novembro, e 43/2008, de 10 de março;
- A Lei n.º 27/2010, de 30 de Agosto («Estabelece o regime sancionatório aplicável à violação das normas respeitantes aos tempos de condução, pausas e tempos de repouso e ao controlo da utilização de tacógrafos, na actividade de transporte rodoviário, transpondo a Directiva n.º 2006/22/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de Março, alterada pelas Directivas n.ºs 2009/4/CE, da Comissão, de 23 de Janeiro, e 2009/5/CE, da Comissão, de 30 de Janeiro»);
- A Lei n.º 19/2012, de 8 de maio<sup>10</sup> («Aprova o novo regime jurídico da concorrência, revogando as Leis n.ºs 18/2003, de 11 de junho, e 39/2006, de 25 de agosto, e procede à segunda alteração à Lei n.º 2/99, de 13 de janeiro»);
- A Lei-Quadro das Entidades Reguladoras, aprovada em anexo à Lei n.º 67/2013, de 28 de agosto («Lei-quadro das entidades administrativas independentes com funções de regulação da actividade económica dos setores privado, público e cooperativo»);
- A Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro<sup>11</sup> («Estabelece o regime jurídico das autarquias locais, aprova o estatuto das entidades intermunicipais, estabelece o regime jurídico da transferência de competências do Estado para as autarquias locais e para as entidades intermunicipais e aprova o regime jurídico do associativismo autárquico»);
- A Lei n.º 37/2015, de 5 de maio («Estabelece os princípios gerais que regem a organização e o funcionamento da identificação criminal, transpondo para a ordem jurídica interna a Decisão-Quadro 2009/315/JAI, do Conselho, de 26 de fevereiro de

<sup>8</sup> Texto consolidado retirado do DRE.

<sup>9</sup> Texto consolidado retirado do DRE.

<sup>10</sup> Texto consolidado retirado do DRE.

<sup>11</sup> Texto consolidado retirado do DRE.

2009, relativa à organização e ao conteúdo do intercâmbio de informações extraídas do registo criminal entre os Estados membros, e revoga a Lei n.º 57/98, de 18 de agosto»), retificada pela Declaração de Retificação n.º 28/2015, de 15 de junho, citada no n.º 3 do artigo 4.º da Lei n.º 45/2018;

- A Lei n.º 144/2015, de 8 de setembro («Transpõe a Diretiva 2013/11/UE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de maio de 2013, sobre a resolução alternativa de litígios de consumo, estabelece o enquadramento jurídico dos mecanismos de resolução extrajudicial de litígios de consumo, e revoga os Decretos-Leis n.ºs 146/99, de 4 de maio, e 60/2011, de 6 de maio»), citada na Lei n.º 45/2018;

- O Decreto-Lei n.º 297/92, de 31 de dezembro («Estabelece o regime de exercício da actividade de transporte de aluguer em veículos ligeiros de passageiros»), no qual se fixam princípios de aplicação dos preços dos serviços de transporte em questão;

- O Decreto-Lei n.º 135/99, de 22 de abril<sup>12</sup> («Define os princípios gerais de acção a que devem obedecer os serviços e organismos da Administração Pública na sua actuação face ao cidadão, bem como reúne de uma forma sistematizada as normas vigentes no contexto da modernização administrativa»), citado na Lei n.º 45/2018;

- O Decreto-Lei n.º 58/2000, de 18 de abril («Transpõe para o direito interno a Directiva n.º 98/48/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de Julho, relativa aos procedimentos de informação no domínio das normas e regulamentações técnicas e às regras relativas aos serviços da sociedade da informação»), retificado pela Declaração de Retificação n.º 6-C/2000, de 31 de maio, na medida em que estamos perante serviços prestados à distância resultantes da globalização dos mercados e suscetíveis de ser incluídos nos serviços da sociedade da informação;

- O Decreto-Lei n.º 237/2007, de 19 de junho<sup>13</sup> («Transpõe para a ordem jurídica interna a Directiva n.º 2002/15/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de Março, relativa à organização do tempo de trabalho das pessoas que exercem actividades móveis de transporte rodoviário»), e o Decreto-Lei n.º 117/2012, de 5 de junho<sup>14</sup> («Regula a organização do tempo de trabalho de condutores independentes em

---

<sup>12</sup> Texto consolidado retirado do DRE.

<sup>13</sup> Texto consolidado retirado do DRE.

<sup>14</sup> Texto consolidado retirado do DRE.

atividades de transporte rodoviário, transpondo a Diretiva n.º 2002/15/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2002»), citados no n.º 12 do artigo 10.º da Lei n.º 45/2018, aplicáveis consoante estejamos em face de motorista vinculado por contrato de trabalho ou motorista independente;

- O Decreto-Lei n.º 346/2007, de 17 de outubro («Aprova o Regulamento Relativo às Medidas a Tomar Contra a Emissão de Gases e Partículas Poluentes Provenientes dos Motores de Ignição por Compressão e a Emissão de Gases Poluentes Provenientes dos Motores de Ignição Comandada Alimentados a Gás Natural ou a Gás de Petróleo Liquefeito Utilizados em Veículos, transpondo para a ordem jurídica interna as Directivas n.ºs 2005/55/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 28 de Setembro, 2005/78/CE, da Comissão, de 14 de Novembro, e 2006/51/CE, da Comissão, de 6 de Junho, bem como relativamente às medidas a tomar contra as emissões poluentes, a Directiva n.º 2006/81/CE, da Comissão, de 23 Outubro»), alterado pelo Decreto-Lei n.º 196/2009, de 24 de agosto;

- O Decreto-Lei n.º 108/2009, de 15 de maio («Estabelece as condições de acesso e de exercício da actividade das empresas de animação turística e dos operadores marítimo-turísticos»), alterado e republicado pelo Decreto-Lei n.º 186/2015, de 3 de setembro;

- O Decreto-Lei n.º 92/2010, de 26 de julho<sup>15</sup> («Estabelece os princípios e as regras necessárias para simplificar o livre acesso e exercício das actividades de serviços e transpõe a Directiva n.º 2006/123/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 12 de Dezembro»), citado na Lei n.º 45/2018;

- O Decreto-Lei n.º 144/2012, de 11 de julho<sup>16</sup> («Aprova o regime de inspeções técnicas de veículos a motor e seus reboques, transpondo a Diretiva n.º 2010/48/UE, da Comissão, de 5 de julho, que adapta ao progresso técnico a Diretiva n.º 2009/40/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho»);

- O Decreto-Lei n.º 181/2012, de 6 de agosto<sup>17</sup> («Aprova o regime do acesso e exercício da atividade de aluguer de veículos de passageiros sem condutor, designada por *rent-a-car*, revogando o Decreto-Lei n.º 354/86, de 23 de outubro»);

---

<sup>15</sup> Texto consolidado retirado do DRE.

<sup>16</sup> Texto consolidado retirado do DRE.

<sup>17</sup> Texto consolidado retirado do DRE.

- O Decreto-Lei n.º 10/2015, de 16 de janeiro<sup>18</sup> («No uso da autorização legislativa concedida pela Lei n.º 29/2014, de 19 de maio, aprova o regime de acesso e de exercício de diversas atividades de comércio, serviços e restauração e estabelece o regime contraordenacional respetivo»), que, para além de outras finalidades, implementa o Decreto-Lei n.º 92/2010, de 26 de julho.

É relevante para a matéria em debate citar a definição de «serviço» que consta do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 58/2000, de 18 de abril, segundo o qual, para efeitos de aplicação do diploma, «serviço» é «qualquer prestação de atividade a distância, por via eletrónica e mediante pedido individual do seu destinatário, geralmente mediante remuneração, considerando-se», para tal efeito:

- «A distância», «um serviço prestado sem que as partes estejam simultaneamente presentes»;
- «Por via eletrónica», «um serviço enviado da origem e recebido no destino através de meios eletrónicos de processamento e de armazenamento de dados que seja inteiramente transmitido, encaminhado e recebido por cabo, rádio, meios óticos ou outros meios eletromagnéticos»;
- «Mediante pedido individual do seu destinatário», «um serviço fornecido por transmissão de dados mediante um pedido individualizado».

Há que ter em atenção, porém, o disposto no artigo 8.º desse diploma, que se refere aos serviços não abrangidos pelo âmbito de aplicação do diploma, indicados no Anexo I do mesmo.

Para além da legislação citada, atente-se em toda a legislação orgânica que, indiretamente relacionada com a questão substantiva, tenha a ver com as atribuições das instituições envolvidas no licenciamento, supervisão e fiscalização da atividade a regular, como o Instituto Português da Qualidade, a Autoridade da Mobilidade e dos Transportes, o Instituto da Mobilidade e dos Transportes, a Autoridade da Concorrência, a Autoridade para as Condições do Trabalho, a Autoridade de Segurança Alimentar e

---

<sup>18</sup> Texto consolidado retirado do DRE.

Económica, o Instituto da Segurança Social, a Guarda Nacional Republicana e a Polícia de Segurança Pública.

A Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT) pronunciou-se, em extenso documento analítico datado de 5 de maio de 2016, acerca da atividade da plataforma tecnológica “Uber” e dos operadores a ela ligados, tendo defendido a criação de um diploma regulatório moderno para o setor, mas considerando inaceitável a proposta que a Uber apresentara ao Instituto da Mobilidade e dos Transportes e cuja cópia fora fornecida à AMT.

Nesta pronúncia da AMT, com o n.º 4/2016, são citados diplomas de natureza regulamentar, alguns dos quais aqui se relembram:

- O Decreto Regulamentar n.º 41/80, de 21 de agosto («Cria um regime especial de licenciamento para veículos ligeiros de passageiros afectos a transportes de aluguer de carácter turístico»), alterado pelo Decreto Regulamentar n.º 66/85, de 11 de outubro, cujo artigo 12.º estipula que os preços a cobrar pelos serviços de transporte de aluguer de carácter turístico são livremente fixados pelos operadores;
- A Portaria n.º 277-A/99, de 15 de abril («Regula a actividade de transportes em táxi e estabelece o equipamento obrigatório para o licenciamento dos veículos automóveis de passageiros»), alterada pelas Portarias n.ºs 1318/2001, de 29 de Novembro, 1522/2002, de 19 de dezembro, 2/2004, de 5 de janeiro, e 134/2010, de 2 de março;
- A Portaria n.º 334/2000, de 12 de junho («Estabelece as regras de obtenção da capacidade profissional e da capacidade financeira para o exercício da actividade de transportador em táxi»);
- A Portaria n.º 450/83, de 19 de abril («Aprova o regime de preços convencionados a que podem estar submetidos os bens ou serviços nos estádios de produção, importação ou comercialização»).

Voltaria a AMT a pronunciar-se mais tarde (Pronúncia n.º 8/AMT/2016) em sede de discussão do projeto de lei que daria origem à Lei n.º 35/2016, reforçando a análise e as posições explanadas na anterior pronúncia. Esta pronúncia da AMT, à semelhança da sua Pronúncia n.º 4/2016, seria, uma vez mais, muito completa e detalhada.

Da Pronúncia n.º 8/AMT/2016 retira-se o conjunto de recomendações do Grupo de Trabalho para a Modernização do Setor do Transporte Público de Passageiros em Automóvel Ligeiro, transcritas a páginas 8, que eram as seguintes:

- «a) Reconhecer a tipologia de serviços de Transporte em Táxi, Transporte em Veículos Descaracterizados, Plataformas Agregadoras de Serviços (Intermediárias) e Plataformas de Soluções de Mobilidade;
- b) Reconhecer a necessidade de manutenção dos direitos e deveres associados ao setor do Táxi;
- c) Reconhecer que as novas plataformas de soluções de mobilidade introduzem no mercado novas dimensões e modelos de negócio, pelo que se recomenda a sua regulamentação na defesa do interesse público;
- d) Regulamentar a atividade de transporte em veículo descaracterizado, com requisitos de acesso à atividade similares aos do setor do Táxi, de acesso ao mercado num regime aberto e concorrencial, mas limitados a pedidos com origem em plataformas eletrónicas;
- e) Reforçar o papel do motorista certificado enquanto único profissional habilitado para a condução de veículos de táxi e de transporte em veículo descaracterizado;
- f) Ultrapassar os fatores de concorrência desleal, nomeadamente através da harmonização dos requisitos de acesso à atividade.»

Permitiu o novo contexto da inovação tecnológica – escreve a AMT - o «surgimento de novos *players* que operam através de plataformas tecnológicas, satisfazendo necessidades equivalentes ao serviço de táxi, apresentando uma solução de mobilidade urbana, não sujeita à mesma regulação que os prestadores de transporte público tradicionais, determina a preocupação pública dos órgãos de soberania e, em particular, do setor do táxi, com a concorrência de um serviço equivalente que não cumpre os custos e requisitos de acesso à atividade, a fixação dos preços e os requisitos operacionais a que está sujeito o serviço tradicional de táxi». «Na verdade» – continua – «o transporte em veículos ligeiros de passageiros subsumível ao quadro legal em vigor só é permitido se for realizado em táxi, isto é, em viaturas equipadas com taxímetro e que respeitem as características de capacidade técnica e profissional previstas na lei, e ainda a submissão ao regime de preços convencionados».

Logo a seguir, conclui a AMT: «Porém, é irrefutável a substituição frequente do serviço de táxi por serviços de transporte contratados através da plataforma UBER, prestados e faturados por empresas de aluguer de veículos sem condutor, com contrato de condutor, agências de viagens e operadores de animação turística. Assim sendo, verifica-se a sobreposição material do serviço prestado designadamente através da UBER com o serviço de táxi licenciado, bem como a coexistência de dois regimes distintos, em manifesta violação do princípio da igualdade e da proporcionalidade, ínsitos aos valores que presidem e orientam o Estado de Direito Democrático».

Pode ainda recolher-se mais informação sobre a matéria nos *sites* da Internet relativos à [ANTRAL](#), à [Associação dos Industriais de Aluguer de Automóveis sem Condutor](#) e à [Federação Portuguesa do Táxi](#).

Cabe agora atentar no [procedimento legislativo](#) que conduziu à promulgação e publicação da Lei n.º 35/2016, com base no [Projeto de Lei n.º 233/XIII](#), apresentado pelo PCP, aprovado em votação final global sem votos contra, mas com as abstenções do PSD e do CDS-PP.

O proponente justificou o reforço das medidas dissuasoras da atividade ilegal em que consiste o serviço de transporte em causa da seguinte forma: «Face aos termos de funcionamento do denominado “transporte Uber” é perceptível que o mesmo não reúne as condições que a Lei portuguesa exige para a realização de tal transporte, porquanto e desde logo nenhum dos intervenientes são titulares do competente alvará, nem as viaturas que o executam estão licenciadas pelas respetivas câmaras municipais, nem os condutores são habilitados com o competente certificado e capacidade profissional. É assim evidente que o dito “transporte Uber”, ou outro de natureza equivalente, promove e executa um transporte remunerado em viaturas ligeiras de passageiros que, pela própria natureza e características do serviço apresentado e propagandeado, é ilegal em todas as suas vertentes, seja quanto à entidade que o promove e contrata, seja quanto à viatura que é utilizada na sua execução, seja quanto ao condutor que o executa».

Na fase de audição, foram recebidos pareceres escritos da parte das seguintes entidades: Autoridade Nacional de Comunicações, Autoridade da Mobilidade e dos Transportes e Instituto da Mobilidade e dos Transportes (IMT).

Destaca-se o documento recebido da parte da AMT, que esta numerou como Pronúncia n.º 8/AMT/2016, bastante extenso e completo, a que também já nos referimos acima.

No documento entregue pelo IMT são transmitidas, para além da matéria estritamente relacionada com o Projeto de Lei n.º 233/XIII, algumas ideias, trabalhadas no seio do Grupo de Trabalho para a Modernização do Setor do Transporte Público de Passageiros em Automóvel Ligeiro, relativamente à proposta de regulamentação da atividade de transporte de passageiros em veículos ligeiros com recurso a tecnologias informáticas.

Foram ainda ouvidos, existindo registos audiovisuais na documentação que faz parte do procedimento: a Câmara Municipal de Lisboa, a Câmara Municipal do Porto, a ANTRAL e a Federação Portuguesa do Táxi (FPT).

Para além do antecedente referido, há que salientar a discussão recente de duas petições apresentadas sobre a atividade da Uber em Portugal, uma – a Petição n.º 490/XII – em que se pede «a interdição de instalação e funcionamento da empresa "UBER" em Portugal e a reapreciação do Regime Legal de Transporte de Doentes não Urgentes» – e outra - a Petição n.º 518/XII – em que se pede que a Uber possa operar em Portugal (o título que lhe foi atribuído é «Queremos a UBER em Portugal»). Sobre ambas, debatidas em Plenário a 5 de janeiro de 2017, foi elaborado relatório pela Comissão Parlamentar de Economia, Inovação e Obras Públicas.

Do procedimento legislativo que conduziu à aprovação da Lei n.º 45/2018, centrado na discussão e votação da Proposta de Lei n.º 50/XIII (GOV) e dos Projetos de Lei n.ºs 450/XIII (BE) e 529/XIII (PSD), retiram-se, quanto aos aspetos concretos em que incidem as iniciativas legislativas em apreço apresentadas pelo PEV, alguns contributos que devem ser relevados.

Em documento escrito junto ao processo, a Autoridade da Concorrência (AdC) vem chamar a atenção para a imposição do requisito de a idade dos veículos ter de ser de menos de sete anos a contar da data da primeira matrícula para a atividade de TVDE,

quando não existe um limite máximo para os veículos utilizados para o serviço de táxi, o que pode criar uma «situação discriminatória na concorrência entre estes serviços de transporte». Recomenda ainda que se verifique se os requisitos de formação de motoristas de TVDE e os que são impostos para obtenção do certificado profissional de motorista de táxi «asseguram uma igualdade de oportunidades entre os diferentes prestadores».

Através da Pronúncia n.º 9/AMT/2016, a AMT sublinha que as plataformas eletrónicas prestam efetivamente serviços de transporte, notando que no projeto de diploma se «observam diferenças expressivas relativamente aos requisitos que a lei impõe aos operadores do segmento do táxi tradicional, que criam iniludíveis distorções da concorrência entre operadores». O documento, bastante analítico, chama a atenção para a disparidade de requisitos de certificação dos motoristas de TVE e de táxi, reconhecendo que estes estão sujeitos a «requisitos significativamente mais exigentes».

A Associação Nacional de Municípios Portugueses (ANMP) emitiu parecer específico sobre a matéria através do seu Secretário-Geral. Salientou ser difícil acompanharem a conclusão de que a realidade que se pretende regular satisfaz «públicos e necessidades diferentes dos da atividade de transporte em táxi».

No documento enviado pela ANA-Aeroportos de Portugal é sublinhada «a necessidade de clarificação da atividade de transporte individual e remunerado de passageiros em veículos descaraterizados».

A Cabify juntou documento realçando que, na sua opinião, as plataformas eletrónicas de *e-hailing* não prestam diretamente o serviço de transporte de passageiros, mas apenas disponibilizam a estes um conjunto de empresas que prestam aquele serviço.

No documento da ANTRAL é considerada errada a qualificação da natureza do negócio em questão que é feita na iniciativa legislativa, salientando-se que é o transporte – não a tecnologia – o cerne do problema e exigindo-se a «homogeneização dos requisitos de acesso à atividade», como forma de ultrapassar os fatores de concorrência desleal entre as atividades de táxi e TVDE.

A DECO apresentou um parecer emitido na perspetiva da proteção dos legítimos interesses e direitos dos consumidores, onde entende que «um enquadramento regulatório demasiado restritivo pode dificultar a entrada» dos novos serviços de transporte e «privar os consumidores dos benefícios da inovação tecnológica e da pressão concorrencial» que esses novos serviços «podem exercer sobre os serviços de táxi tradicionais». No documento, a DECO defende, quanto ao regime de habilitação de motorista de TVDE, «um regime equiparado ao que é exigível aos motoristas de táxi».

Em audição na comissão parlamentar respetiva, os representantes da MyTaxi transmitiram o seu entendimento de que a formação e certificação dos motoristas de TVDE deve ser igual à dos taxistas, com a mesma carga horária e os mesmos requisitos, assim como que deve haver um número de licenças para as viaturas de TVDE e limites mínimo e máximo para os preços a praticar em função da procura, a fim de não distorcer a concorrência entre os prestadores de serviço de transporte de passageiros.

A audição da Uber, que também enviou documento, focalizou-se na controvérsia sobre a natureza dos serviços que a empresa presta, sobre se são de transporte ou de sociedade de informação.

Também foram ouvidas a AMT, a ANTRAL, a FPT, a Associação Nacional de Parceiros das Plataformas Alternativas de Transportes (ANPPAT) e a Cabify.

No que respeita aos aspetos concretos tratados nos projetos de lei em apreço, o PCP apresentou propostas de alteração prevendo o licenciamento de veículos a operar em regime de TVDE com sujeição a contingentes municipais, a equiparação do regime de formação dos motoristas ao que vigora para a certificação dos taxistas, incluindo a carga horária dos cursos, e o estabelecimento de regras sobre o tarifário, com rejeição de mecanismos de livre fixação de preços. O CDS-PP previu a possibilidade de fixação do preço do serviço por recurso ao conceito de «tarifa dinâmica», que veio a ser contemplado na versão final do diploma. O PS apresentou também algumas propostas de alteração, uma das quais remete para portaria do membro do Governo competente a determinação da carga horária do curso de formação de motoristas de TVDE. O PSD, que foi autor de uma das iniciativas aprovadas na generalidade, propôs alterações

pontuais, nenhuma das quais tem relação direta com as matérias em apreço na presente nota técnica.

## II. Enquadramento parlamentar

### • **Iniciativas pendentes (iniciativas legislativas e petições)**

Consultada a base de dados da Atividade Parlamentar (AP), foi encontrada a seguinte iniciativa pendente sobre a mesma matéria:

- Projeto de Lei n.º 1014/XIII/4.ª (BE) – Procede à revogação da Lei n.º 45/2018, de 10 de agosto – “Regime Jurídico da Atividade de Transporte Individual e remunerado de passageiros em veículos descaracterizados a partir de plataforma eletrónica”

À data da elaboração desta nota técnica, o projeto de lei n.º 1014/XIII/4.ª aguardava despacho de admissão do Presidente da Assembleia da República.

Consultada a mesma base de dados, não foram encontradas petições pendentes sobre esta matéria.

### • **Antecedentes parlamentares (iniciativas legislativas e petições)**

Na presente Legislatura, foram apresentadas as seguintes iniciativas sobre a matéria do transporte em veículo a partir de plataforma eletrónica:

- Proposta de Lei n.º 50/XIII/2.ª (GOV) – Cria o regime jurídico do transporte em veículo a partir de plataforma eletrónica
- Projeto de Lei n.º 450/XIII/2.ª (BE) – Estabelece um novo regime jurídico para a atividade de transporte de passageiros em veículos automóveis ligeiros descaracterizados
- Projeto de Lei n.º 529/XIII/2.ª (PSD) – Estabelece o regime jurídico da atividade de transporte individual e remunerado de passageiros em veículos descaracterizados a partir de plataforma eletrónica (TIRPE)

Sobre matéria conexa foi apresentado o Projeto de Lei n.º 233/XIII/1.ª (PCP) – Procede à sexta alteração ao Decreto-Lei n.º 251/98, de 11 de agosto, reforçando as medidas dissuasoras da atividade ilegal no transporte em táxi.

A proposta de lei n.º 50/XIII/2.ª e o projeto de lei n.º 529/XIII/2.ª (PSD) deram origem à Lei n.º 45/2018, de 10 de agosto, que a presente iniciativa legislativa agora pretende revogar. O projeto de lei n.º 233/XIII/1.ª (PCP) deu origem à Lei n.º 35/2016, de 21 de novembro. Finalmente, o projeto de lei n.º 450/XIII/2.ª (BE) foi rejeitado em votação na generalidade no dia 23 de março de 2018.

Consultada a base de dados da Atividade Parlamentar, registaram-se as seguintes petições sobre esta matéria:

- Petição n.º 490/XII/4.ª – Pedem a interdição de instalação e funcionamento da empresa "UBER" em Portugal e a reapreciação do Regime Legal de Transporte de Doentes não Urgentes
- Petição n.º 518/XII/4.ª – Queremos a UBER em Portugal

Ambas as petições, entradas na anterior Legislatura, transitaram para a XIII Legislatura e foram objeto de apreciação em Plenário em 5 de janeiro de 2017.

### **III. Apreciação dos requisitos formais**

#### **• Conformidade com os requisitos constitucionais, regimentais e formais**

O projeto de lei n.º 944/XIII/4.ª é apresentado por quinze Deputados do Partido Comunista Português, nos termos do artigo 167.º da Constituição e do 118.º do Regimento da Assembleia da República (doravante Regimento), que consubstanciam o poder de iniciativa da lei. Trata-se de um poder dos Deputados, por força do disposto na alínea *b*) do artigo 156.º da Constituição e na alínea *b*) do n.º 1 do artigo 4.º do Regimento, bem como dos grupos parlamentares, por força do disposto na alínea *g*) do n.º 2 do artigo 180.º da Constituição e da alínea *f*) do artigo 8.º do Regimento.

Respeita os requisitos formais previstos no n.º 1 do artigo 119.º e nas alíneas *a*), *b*) e *c*) do n.º 1 do artigo 124.º do Regimento, relativamente às iniciativas em geral, bem como

os previstos no n.º 1 do artigo 123.º do referido diploma, quanto aos projetos de lei em particular. Respeita ainda os limites da iniciativa impostos pelo Regimento, por força do disposto nos n.ºs 1 e 3 do artigo 120.º.

Este projeto de lei deu entrada a 21 de setembro de 2018, foi admitido, anunciado e baixou, na generalidade, à Comissão de Economia e Obras Públicas (6.ª) a 26 de setembro de 2018. A respetiva discussão, na generalidade, está agendada, para a reunião plenária de dia 18 de outubro, (Cfr. Súmula n.º 75 da Conferência de Líderes de 03/10/2018).

Os Projetos de Lei n.ºs 1000/XIII/4.ª, 1001/XIII/4.ª e 1002/XIII/4.ª são subscritos pelos dois Deputados do Partido Ecologista “Os Verdes” ao abrigo do disposto no n.º 1 do artigo 167.º da Constituição e no artigo 118.º do Regimento da Assembleia da República (doravante Regimento), que consagram o poder iniciativa da lei. Trata-se de um poder dos Deputados que está previsto na alínea *b*) do artigo 156.º da Constituição e na alínea *b*) do n.º 1 do artigo 4.º do Regimento, e o dos grupos parlamentares na alínea *g*) do n.º 2 do artigo 180.º da Constituição e na alínea *f*) do artigo 8.º do Regimento.

Tomam a forma de projeto de lei, em conformidade com o disposto no n.º 1 do artigo 119.º do Regimento, encontram-se redigidos sob a forma de artigos, são precedidos de uma breve exposição de motivos e têm uma designação que traduz sinteticamente os seus objetos principais, embora possam ser objeto de aperfeiçoamento em caso de aprovação, dando assim cumprimento aos requisitos formais estabelecidos no n.º 1 do artigo 124.º do Regimento.

De igual modo encontram-se respeitados os limites à admissão das iniciativas, previstos no n.º 1 do artigo 120.º do Regimento, uma vez que estes projetos de lei não parecem infringir princípios constitucionais e definem concretamente o sentido das modificações a introduzir na ordem legislativa.

Os projetos de lei em análise deram entrada a 27 de setembro de 2018, tendo sido admitidos, anunciados na reunião plenária de dia 28 de setembro, dia em que baixaram na generalidade à Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas (6.ª) por despacho de S. Ex.ª o Presidente da Assembleia da República. A apreciação na generalidade em conjunto destas iniciativas encontra-se agendada para a sessão

plenária do próximo dia 18 de outubro (CFr. Súmula n.º 75 da Conferência de Líderes de 03/10/2018).

- **Verificação do cumprimento da lei formulário**

O título do projeto de lei n.º 994/XIII/4.<sup>a</sup> - *Revoga a Lei n.º 45/2018, de 1 de agosto – Regime jurídico da atividade de transporte individual e remunerado de passageiros em veículos descaracterizados a partir de plataforma eletrónica* - traduz sinteticamente o seu objeto, de acordo com disposto no n.º 2 do artigo 7.º da Lei n.º 74/98, de 11 de novembro, conhecida como *lei formulário*<sup>19</sup>, estando ainda conforme com as regras de logística formal segundo as quais as vicissitudes que afetem globalmente um ato normativo devem ser identificadas no título, o que ocorre, por exemplo, em atos de suspensão ou em revogações expressas de todo um outro ato.

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. Tomará a forma de lei, devendo 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.

Quanto à entrada em vigor da iniciativa, para além de o artigo relativo a esta matéria dever ser autónomo, em caso de aprovação, esta terá lugar no dia seguinte ao da sua publicação, em conformidade com o disposto no n.º 1 do artigo 2.º da lei formulário, segundo o qual: *“Os atos legislativos (...) entram em vigor no dia neles fixado, não podendo, em caso algum, o início da vigência verificar-se no próprio dia da publicação.*

Chama-se ainda a atenção para o facto de o artigo único da iniciativa deve ter um título.

Os títulos dos três projetos de lei do PEV em apreço — *Consagra regimes de formação de motoristas num quadro de igualdade de critérios e com as mesmas aplicações em*

---

<sup>19</sup> Lei n.º 74/98, de 11 de novembro, que estabelece um conjunto de normas sobre a publicação, a identificação e o formulário dos diplomas, alterada e republicada pelas Leis n.ºs 2/2005, de 24 de janeiro, 26/2006, de 30 de junho, 42/2007, de 24 de agosto, e 43/2014, de 11 de julho.

Projetos de Lei n.ºs 994/XIII/4.<sup>a</sup> (PCP), 1000/XIII/4.<sup>a</sup>, 1001/XIII/4.<sup>a</sup> e 1002/XIII/4.<sup>a</sup> (PEV)

Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas (6.<sup>a</sup>)

*termos de exigência (Primeira alteração à Lei n.º 45/2018, de 1 de agosto), Atribui competências às câmaras municipais para o licenciamento das viaturas com vista à atividade de transporte individual de passageiros em veículos descaracterizados a partir de plataformas eletrónicas (Primeira alteração à Lei n.º 45/2018, de 1 de agosto) e Procede à definição de preços e tarifas com clareza, transparência, estabilidade e estabelece um tarifário homologado que impeça flutuações de preços, impedindo a venda com prejuízo (Primeira alteração à Lei n.º 45/2018, de 1 de agosto) —, traduzem sinteticamente os seus objetos, mostrando-se conformes ao disposto no n.º 2 do artigo 7.º da Lei n.º 74/98, de 11 de novembro, conhecida como *lei formulário*<sup>20</sup>, embora, em caso de aprovação, possam, ser objeto de aperfeiçoamento, em sede de apreciação na especialidade ou em redação final.*

Tratando-se de iniciativas com o mesmo objeto, que alteram todas o mesmo diploma legal será recomendável, em caso de aprovação, a ponderação da preparação de um único texto com vista à publicação de uma única lei.

O n.º 1 do artigo 6.º da lei formulário determina que “*Os diplomas que alterem outros devem indicar o número de ordem da alteração introduzida*” (preferencialmente no título) “*e, caso tenha havido alterações anteriores, identificar aqueles diplomas que procederam a essas alterações, ainda que incidam sobre outras normas*”.

Consultado o Diário da República Eletrónico confirmou-se que, de facto, a Lei n.º 45/2018, de 10 de agosto, não sofreu alterações até à data, constituindo esta, em caso de aprovação, a sua primeira alteração, o que, efetivamente, já consta dos títulos das três iniciativas.

No que respeita ao início de vigência, o artigo 3.º dos três projetos de lei em análise difere a sua entrada em vigor para o dia 1 de novembro de 2018, sendo de referir, a este propósito, que a Lei n.º 45/2018, de 10 de agosto, que os projetos de lei visam alterar, entra em vigor, de acordo com o disposto no seu artigo 33.º, “no primeiro dia do terceiro mês seguinte ao da sua publicação”, ou seja, precisamente no dia 1 de novembro de 2018, presumindo-se que poderá ter sido esse o motivo dos proponentes

<sup>20</sup> Lei n.º 74/98, de 11 de novembro, que estabelece um conjunto de normas sobre a publicação, a identificação e o formulário dos diplomas, alterada e republicada pelas Leis n.ºs 2/2005, de 24 de janeiro, 26/2006, de 30 de junho, 42/2007, de 24 de agosto, e 43/2014, de 11 de julho.

optarem por essa data para início da vigência. A norma de início de vigência prevista está de acordo com o n.º 1 do artigo 2.º da Lei n.º 74/98, de 11 de novembro, segundo o qual “os atos legislativos entram em vigor no dia neles fixado, não podendo, em caso algum, o início de vigência verificar-se no própria dia da publicação”.

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

- **Regulamentação ou outras obrigações legais**

As presentes iniciativas não preveem a necessidade de regulamentação posterior das suas normas, nem condicionam a sua aplicação ao cumprimento de qualquer obrigação legal.

#### **IV. Análise de direito comparado**

---

- **Enquadramento no plano da União Europeia**

O Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE) consagra a livre circulação de Serviços entre as restantes liberdades do mercado interno da União referidas no seu Título IV, com os artigos específicos dos Serviços (capítulo 3, artigos 56.º a 62.º), proibindo restrições à liberdade de prestação de serviços para prestadores estabelecidos na União Europeia (UE). Este título refere no entanto que os transportes são regulados pelas disposições do Título VI (ponto 1 do artigo 58.º), sendo essa a base para considerar esse setor isento das liberdades consagradas nos Tratados da União Europeia e reforçadas na Diretiva Serviços (Diretiva 2006/123/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 12 de dezembro de 2006, relativa aos serviços no mercado interno).

A Comissão TRAN debateu o tema em dezembro de 2015, concluindo pela necessidade de aprofundar a análise sobre este setor (“Study by the European Parliament on transportation network companies”). Motivou ainda um pedido de pronúncia da Comissão de Transporte e Turismo do Parlamento Europeu à Direção Geral dos

Transportes sobre as empresas de redes de transporte (“*transportation network companies*”).

Em 2016 a Comissão Europeia emitiu uma Comunicação intitulada “Uma Agenda Europeia para a Economia Colaborativa” [COM(2016)356] (não sinalizada para escrutínio nos termos da legislação que regula o acompanhamento, apreciação e pronúncia pela Assembleia da República no âmbito do processo de construção da União Europeia), com base num estudo da DG Mercado Interno, Indústria, Empreendedorismo e PME (DG GROW), sublinhando o potencial significativo que esta economia tem para contribuir para os rendimentos das famílias (SWD(2016)184), embora com desafios importantes ao nível da fiscalidade para o setor.

Posto isto, a atividade de transporte individual e remunerado de passageiros em veículos descaracterizados a partir de plataforma eletrónica estava enquadrada no contexto do Mercado Único Digital, o qual tem merecido particular destaque nos Programas de Trabalho da Comissão Europeia, nomeadamente de modo a corrigir lacunas de regulamentação do setor e salvaguarda de direitos no mercado interno. A Diretiva (UE) n.º 2015/1535 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 9 de setembro de 2015, relativa a um procedimento de informação no domínio das regulamentações técnicas e das regras relativas aos serviços da sociedade da informação, visou prevenir a criação de novos obstáculos ao comércio, ao exigir que as autoridades nacionais informem a Comissão Europeia de quaisquer projetos de regras técnicas sobre produtos e serviços da sociedade da informação antes de serem adotados no direito nacional. Nesse quadro a proposta legislativa de base foi sujeita ao seguinte procedimento:

- Os países da União Europeia (UE) deveriam informar a Comissão sobre qualquer projeto de regra técnica que planeassem introduzir;
- A Comissão informaria os restantes Estados-Membros da UE através do sistema de informações sobre regulamentações técnicas (TRIS);
- Teria início um período de *status quo* com a duração de três meses, durante o qual o país da UE não deveria adotar o projeto de regra técnica proposto. Este período poderia ser alargado para quatro, seis, 12 ou até 18 meses, consoante as circunstâncias;

- Durante este período, a Comissão e os restantes Estados-Membros da UE examinarão o projeto de regra técnica proposto, podendo reagir em conformidade;
- De dois em dois anos, a Comissão apresentaria um relatório ao Parlamento Europeu, ao Conselho e ao Comité Económico e Social Europeu sobre a aplicação da diretiva;
- A legislação criaria um comité permanente de funcionários nacionais, sob a presidência da Comissão.
- O comité reunir-se-ia pelo menos duas vezes por ano. Aconselharia a Comissão sobre como evitar obstáculos ao comércio e analisaria questões decorrentes da aplicação da diretiva.

Em 20 de dezembro de 2017, o Tribunal de Justiça da União Europeia (TJUE), no seu acórdão referente ao Processo C-434/15<sup>21</sup>, considerou a atividade de transporte individual e remunerado de passageiros em veículos descaracterizados, nomeadamente a UBER, parte integrante de um serviço global com foco no serviço de transporte, não correspondente à qualificação de serviço de sociedade de informação e tecnologia. Mais realçou, *“Daí resulta que, no estado atual do direito da União, cabe aos Estados-Membros regulamentar, no respeito das regras gerais do Tratado FUE, as condições de prestação dos serviços de intermediação como o que está em causa no processo principal.”*

- **Enquadramento internacional**

<sup>21</sup> “Reenvio prejudicial — Artigo 56.º TFUE — Artigo 58.º, n.º 1, TFUE — Serviços no domínio dos transportes — Diretiva 2006/123/CE — Serviços no mercado interno — Diretiva 2000/31/CE — Diretiva 98/34/CE — Serviços da sociedade da informação — Serviço de intermediação que permite, através de uma aplicação para telefones inteligentes, estabelecer a ligação, mediante remuneração, entre motoristas não profissionais que utilizam o seu próprio veículo e pessoas que pretendam efetuar deslocações urbanas — Exigência de uma autorização”

A atividade de transporte remunerado de passageiros a partir de plataforma eletrónica tem vindo a difundir-se pelos vários continentes, principalmente a partir da expansão da empresa de origem norte-americana – a Uber – que mais lhe tem dado corpo. Está a espalhar-se por todo o mundo e tem visto nascer um cada vez maior número de empresas a dedicar-se ao negócio iniciado pela Uber<sup>22</sup>, mas tem suscitado reações de diferentes sentidos, umas reclamando pela ilegalização da atividade e outras, que parecem constituir a tendência, a acolher positivamente o novo tipo de serviços de *ride-hailing*, inovatório e eficaz, que tem conquistado clientes ao redor do mundo.<sup>23</sup>

Nos países europeus com que costumamos estabelecer comparações legislativas, o tratamento jurídico da matéria está também envolto em controvérsia, tendo-se vindo ora a entender que a atividade, na falta de leis específicas, deve considerar-se equiparada à de serviço de táxi e, assim, ilegal se os respetivos operadores não respeitarem os requisitos obrigatórios para o exercício da profissão de taxista, ora a tolerar o exercício dessa atividade de transporte individual em veículo descaraterizado enquanto não se decide como legislar. Em ordenamentos jurídicos em que o assunto ainda é de duvidoso enquadramento e não há vontade, pelo menos por enquanto, para legislar, a solução tem sido, em muitos casos, o recurso aos tribunais para se dirimirem os litígios emergentes.

---

<sup>22</sup> São os casos da Lyft, a operar em dezenas de cidades **norte-americanas**, Hailo (**Reino Unido, Espanha, Singapura e Japão**), Ola Cabs (**Índia**), GrabTaxi (**Malásia, Tailândia, Vietname, Indonésia e Filipinas**), Easy Taxi (mais de 25 países e 400 cidades), Didi Chuxing (**China**), Gett (**Estados Unidos da América, Reino Unido, Israel e Rússia**), LeCab (**Paris**, com estrita utilização de carros franceses), Cabify (**Espanha, Chile, Peru, México e Colômbia**), Bitaksi (**Istambul**), goCatch (**Austrália**) e Ingogo (**Sydney, Melbourne e Brisbane**).

<sup>23</sup> Como se diz, a páginas 24, na Pronúncia n.º 8/AMT/2016, atrás analisada, «a UBER, que começou como uma pequena empresa a nível de uma cidade, expandiu-se rapidamente, primeiro para outras cidades dos EUA e, em seguida, para cidades de outros países, onde normalmente encontrou oposição dos operadores de serviço de táxi instalados, tendo o confronto resultados diversos, consoante o nível de regulação do serviço de táxi previamente existente, bem como o posicionamento dos governos locais, aqui incluindo-se o grau de protecionismo económico prevalecente no país».

Pelas pesquisas e consultas realizadas, foi possível encontrar alguns textos genéricos que apontam um conjunto de países que decidiram banir a atividade em questão, tornando-a ilegal, assim como outros que ou deixam persistir a incerteza ou resolveram legalizar essa atividade.

Evitámos, por isso, a comparação com os países em que a procura de respostas ainda subsiste, para nos cingirmos aos casos em que as soluções encontradas apontam já seguramente em determinado sentido.

Tenha-se ainda em conta que as respostas nem sempre são nacionais. Satisfazendo os serviços de transporte proporcionados necessidades locais e cosmopolitas, o licenciamento ou não da atividade tem vindo a ser resolvido, na maioria dos casos, de cidade para cidade ou de região para região, dentro das competências decisórias e regulamentares dos respetivos órgãos locais, razão por que em muitos países a atividade é autorizada em determinadas cidades e proibida noutras.

Há também muitos casos em que o problema tem vindo a ser resolvido não através da legalização da atividade das novas empresas pela criação de um regime específico que a regularize, mas mediante a adaptação das características do serviço prestado ao quadro legal vigente sem alteração substancial das normas aplicáveis. As companhias, querendo continuar a operar no mercado que escolheram, rendem-se ao acatamento das leis existentes e vão ajustando a sua atividade em conformidade, aproximando o serviço de transporte que prestam ao serviço de táxi e organizando a sua estrutura de modo a respeitar os requisitos técnicos e financeiros previstos na legislação.

De entre os textos genéricos que consultámos, é de realçar um [mapa](#) que nos apresenta dados muito interessantes, reportados a julho de 2016, sobre os países onde a **Uber** terá sido banida ou se mantém a operar. No **Brasil**, o tribunal, contra os protestos das fortes organizações sindicais de taxistas, acabou por não dar razão a quem pretendia ver sufocadas as pretensões de empresas de transporte individual desse tipo desenvolverem a sua atividade no Rio de Janeiro; a Uber continua a operar quer no Rio de Janeiro quer em São Paulo, mas a legalidade da atividade é posta em causa. No **Canadá** a atividade foi já oficialmente legalizada em Edmonton (Alberta); a Uber pode operar também em Toronto (Ontário), mas está a enfrentar forte oposição da parte dos

sindicatos de taxistas; em contrapartida, é ilegal em Vancouver (British Columbia). A Uber pode operar na **Croácia**, onde chegou em 2015. A Uber já foi banida por duas vezes na **Alemanha**, mas mantém-se a operar no país, embora com um formato um pouco diferente do inicial mais compatível com a legislação aplicável. A Uber opera na **Índia**, sendo particularmente popular em Delhi, e em **Itália**, sendo especialmente popular em Roma, embora neste caso a atividade esteja a ser revista pelas autoridades, que entendem dever ser taxada de outra forma. A Uber também continua a operar na **Holanda** (Utrecht, Roterdão, Haia). A conformidade legal da atividade da Uber continua incerta na **Noruega**: os serviços continuam a ser prestados, mas os motoristas são constantemente multados e até detidos. Também na **Polónia** a Uber marca presença, onde opera normalmente, embora cada vez mais sujeita a pressão das autoridades. É ilegal na **Roménia**, mas opera na **Rússia**, sendo popular em St. Petersburg e Moscovo, onde, porém, sofre a concorrência de outras empresas do ramo. A atividade da Uber na **África do Sul**, em especial em Johannesburg e na Cidade do Cabo, está a ser ameaçada por agressivos sindicatos de taxistas. Na **Coreia do Sul** foi proibida, por lei, a atividade em questão. A Uber foi proscrita em **Espanha** em 2014, mas anunciou entretanto a sua reestruturação para se adaptar às leis espanholas que regem o setor. A Uber continua a operar em **Taiwan**, apesar de as autoridades terem vindo a pressioná-la impondo-lhe o pagamento de pesadas multas. Na **Tailândia** a Uber só pode operar em Phuket e Bangucoque. No **Reino Unido** é livre de operar, mas está a sofrer forte contestação da parte dos taxistas dos famosos *black cabs* (que entretanto criaram uma aplicação informática chamada “Cab” oferecendo um sistema alternativo de reserva de táxis comerciais); a regulamentação da atividade pode também vir a ser objeto de revisão dentro em breve.

### **Países europeus**

A legislação comparada específica é apresentada para os seguintes países europeus: Dinamarca, França e Suíça.

### **DINAMARCA**

Projetos de Lei n.ºs 994/XIII/4.ª (PCP), 1000/XIII/4.ª, 1001/XIII/4.ª e 1002/XIII/4.ª (PEV)

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

Em 2016, a instância judicial competente na Dinamarca, sediada em Copenhaga, decidiu que atividades de transporte individual proporcionado através de aplicações ou plataformas eletrónicas, constituindo serviços de táxi, violam as normas legais em vigor sobre o acesso à atividade. Tendo, assim, em consideração que haviam sido desrespeitadas regras legais aplicáveis aos requisitos para a prestação de serviços de táxi, o tribunal condenou os condutores visados, que trabalhavam para a empresa Uber, a pagar as coimas previstas na lei para prevaricação das respetivas normas, parecendo-se, assim, ter criado um precedente sobre o enquadramento jurídico do problema no sentido de se considerar ilegal a prestação de serviços de transporte de passageiros em automóvel ligeiro contra as normas de acesso à profissão de taxista previstas na lei.

### FRANÇA

A evolução da legislação francesa, no plano do transporte rodoviário de passageiros, fez surgir o conceito de voiture de transport avec chauffeur (VTC), tendo-se aprovado, entre 2014 e 2015, um pacote de medidas normativas que acolheram a nova realidade do serviço de transporte em automóveis ligeiros com recurso a plataformas digitais, inovando e modernizando o setor dos táxis.

Desse pacote fazem parte os seguintes diplomas, o primeiro de valor legislativo e os restantes de natureza regulamentar:

- A Loi n° 2014-1104 du 1er octobre 2014 relative aux taxis et aux voitures de transport avec chauffeur, que aditou os artigos L. 3121-11-1 e L. 3121-11-2 ao Código dos Transportes e alterou diversos outros preceitos do mesmo Código, criando, designadamente, um registo nacional destinado a recensear informações relativas à identificação, disponibilidade e geolocalização de táxis, com a finalidade de melhorar o acesso aos táxis por parte dos clientes e favorecer o desenvolvimento de serviços inovativos;

- O Décret n° 2014-1725 du 30 décembre 2014 relatif au transport public particulier de personnes, contendo normas de implementação da *Loi n° 2014* aos táxis e veículos de transporte com motorista;

- O Arrêté du 30 décembre 2014 relatif au montant des frais d'inscription des exploitants de voitures de transport avec chauffeur, que fixa o montante da taxa a pagar para registo dos operadores de veículos de transporte com motorista;

Projetos de Lei n.ºs 994/XIII/4.ª (PCP), 1000/XIII/4.ª, 1001/XIII/4.ª e 1002/XIII/4.ª (PEV)

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

- O Arrêté du 28 janvier 2015 relatif à la capacité financière des exploitants de voitures de transport avec chauffeur, sobre o requisito da capacidade financeira a comprovar pelo operador;
- O Arrêté du 28 janvier 2015 relatif à la signalétique des voitures de transport avec chauffeur, através do qual se aprova o modelo do dístico que cada veículo terá de exibir com o número de inscrição da companhia e do próprio veículo afeto à atividade daquela;
- O Arrêté du 26 mars 2015 relatif aux caractéristiques des véhicules utilisés par les exploitants de voitures de transport avec chauffeur, o qual impõe, designadamente, que os veículos afetos à atividade de transporte em questão não podem ter menos de quatro portas nem ter mais de seis anos de idade, salvo se se tratarem de automóveis de coleção.

Esta reforma legislativa, essencialmente operada por via de alterações ao Código dos Transportes, mas também de alguma legislação avulsa, inscreveu-se, assim, numa lógica mais geral não de estrita legalização das operadoras não tradicionais de transporte em veículos de aluguer através de plataformas digitais, mas de modernização global do setor do táxi, reconhecendo-se as vantagens para as cidades em adotar, de forma integrada, novas dimensões, soluções de mobilidade e modelos de negócio no setor do transporte em automóveis ligeiros com motorista.

## SUÍÇA

Não há legislação federal especial que regule a atividade de transporte em automóveis ligeiros a partir de plataforma eletrónica.

No entanto, o cantão de Genève, após um período em que manteve proibida a Uber de operar, fez aprovar recentemente uma lei própria, aplicável apenas dentro da sua circunscrição, criando uma nova categoria de veículos de aluguer não reconduzível à dos táxis clássicos, designados pela mesma expressão usada na lei francesa: voitures de transport avec chauffeur. É nesta categoria de veículos, por enquanto sem contingentação, que os veículos que proporcionem transporte com motorista a partir de plataformas eletrónicas têm de enquadrar a sua atividade em coabitação com os táxis convencionais, sob pena de não poderem operar.

A nova lei, de 13 de outubro de 2016, intitula-se “*Loi sur les taxis et les voitures de transport avec chauffeur*” e designa os intermediários que agregam e ligam os motoristas aos clientes por *diffuseurs de courses*, estabelecendo, no artigo vestibular sobre o seu próprio âmbito de aplicação, que a lei tem por objeto regular as profissões de motorista de táxi e de motorista de veículo de transporte com motorista, como atividades consideradas complementares dos transportes públicos, sem perder de vista que tais atividades devem ser exercidas em conformidade com as exigências de segurança e ordem públicas, respeito pelo ambiente, lealdade nas transações comerciais e transparência nos preços.

Embora doravante sujeita a requisitos de licenciamento e autorização idênticos aos exigidos aos motoristas de táxi, a categoria de *voiture de transport avec chauffeur* (VTC) passa a coexistir com a de táxi, assim como com a de *diffuseur de course*, com aquela relacionada (as definições das duas categorias de veículos e a de *diffuseur de course* são delineadas no artigo 4.º). As condições de exercício da profissão são fixadas em comum para as duas categorias de motoristas, prevendo os artigos 5.º a 8.º o modo de obtenção da carta profissional de motorista, os exames a realizar para tal efeito e o modo de os organizar. Os artigos 7.º e 8.º dizem respeito às empresas operadoras e intermediárias e os artigos 10.º a 13.º aos contingentes de veículos a autorizar para operar no mercado,

Existe ainda um capítulo com disposições sobre os direitos e deveres dos motoristas, das empresas operadoras e dos intermediários (artigos 15.º a 30.º), que incluem regras sobre a definição dos preços a cobrar, determinados obrigatoriamente através de taxímetro, aplicação informática ou outro meio eletrónico, sempre de acordo com o itinerário mais vantajoso (artigo 18.º).

Nos restantes cantões, pelo que se pôde apurar, subsiste a resistência à legalização de empresas como a Uber, as quais têm de conformar a atividade que desenvolvem às leis que regem o setor tradicional do transporte em táxi.

### Outros países

Projetos de Lei n.ºs 994/XIII/4.ª (PCP), 1000/XIII/4.ª, 1001/XIII/4.ª e 1002/XIII/4.ª (PEV)

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

A legislação comparada é apresentada para os seguintes países: Austrália, Estados Unidos da América e Filipinas.

## AUSTRÁLIA

Após um período inicial de controvérsia e conflitos legais, a atividade levada a cabo por empresas de transporte individual com uso de plataformas eletrónicas tem vindo a ser paulatinamente reconhecida nos territórios em que se desdobra o Estado Federal australiano, mesmo quando o quadro legal existente ainda precisa de ajustamentos.

O Australian Capital Territory foi o primeiro a legalizá-la, tendo-se-lhe seguido New South Wales, South Australia e Queensland.

Em New South Wales, apesar da entrada no mercado do novo tipo de transporte em veículo com motorista, os táxis continuaram a deter o exclusivo do *street-hailing* (apanhar clientes na rua)<sup>24</sup> e o Passenger Transport Regulation 2007 continuou a conter as principais regras aplicáveis à atividade de transporte rodoviário de passageiros à sombra do Passenger Transport Act 1990, designadamente a obrigatoriedade de seguro de responsabilidade civil em táxis (*taxi-cabs*) e veículos privados de aluguer (*private hire-vehicles*).

Os territórios de Victoria, Tasmania e West Australian deram passos significativos para proceder a essa legalização, que está em vias de ser concretizada.

Resiste, ao que parece, o Northern Territory, onde a Uber continua banida, essencialmente por razões de economia local.

Pelas pesquisas efetuadas, verificou-se que a legalização da atividade referida foi acompanhada por um pacote de generosas ajudas financeiras ao setor tradicional dos táxis, de modo a minimizar os prejuízos que poderiam advir da prática de preços

---

<sup>24</sup> Em contraposição, o sistema de angariação de clientes através de plataforma eletrónica designa-se por *e-hailing*.

substancialmente mais baixos pelos novos operadores do serviço de transporte em automóveis ligeiros admitidos no mercado.

### ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA

Ao que tudo indica, a atividade de transporte individual remunerado de passageiros a partir de plataformas eletrónicas terá começado a ser desenvolvida nos Estados Unidos da América, onde foi sendo absorvida, aceite e legalizada em praticamente todos os 50 estados federados.

Apesar de pioneiros nessa matéria, os Estados Unidos da América ainda não conseguiram completar o quadro jurídico regulador da atividade, havendo alguns estados, embora poucos, com falhas significativas. As normas aplicáveis, dada a autonomia legislativa de cada estado federado, variam consoante aquele que esteja em causa, mas o reconhecimento legal da atividade é, com exceções, uma realidade incontornável unificada sob a designação de “*ridesharing*”, na ótica da atividade que é levada a cabo, ou “*transportation network companies*” (TNC), sob o prisma dos seus sujeitos jurídicos.<sup>25</sup>

Como se imagina, o ordenamento jurídico norte-americano apresenta, neste domínio, uma enorme diversidade de regulamentação escrita que resulta da autonomia legislativa e administrativa dos seus estados ou até cidades, embora em obediência a uma mesma linha de raciocínio e a um tronco terminológico comum compatível com a solução encontrada de reconhecimento e aceitação da atividade regulada.

A título de exemplo, refira-se que, de acordo com as regras aprovadas no estado da Califórnia<sup>26</sup>, um veículo, para poder operar no mercado das “*transportation network*

---

<sup>25</sup> São exceções, de acordo com os mapas indicados, os estados de Michigan, New York, Oregon, Vermont e Wyoming. Em novembro de 2016 ainda não existia nesses estados legislação específica a regular o setor, o que não significa necessariamente que as operadoras do tipo de transporte em questão estivessem proibidas de o prestar.

<sup>26</sup> Segundo uma nota de rodapé constante do texto reproduzido, o organismo californiano competente multou a Uber, a Lyft e a Sidecar por estarem a operar contra a lei vigente, mas, curiosamente, estabeleceu depois acordos tendentes a garantir condições de segurança dos

*companies*” (TNC)<sup>27</sup>, tem de passar um teste de 19 características, quase todas relacionadas com a segurança de motorista e cliente (travões, direção, luzes, manómetros, etc.).

São ainda estipuladas regras sobre, designadamente: a obrigatoriedade da existência de seguro que cubra o risco de acidente com um valor mínimo de apólice de um milhão de dólares; a inexistência de cadastro criminal dos motoristas; a necessidade de adoção de uma política de tolerância zero em relação à ingestão de bebidas alcoólicas e substâncias psicotrópicas pelos motoristas; a existência obrigatória de carta de condução, pelo menos 21 anos de idade e sujeição a programa de formação; a proibição de se transportarem mais de sete passageiros em cada serviço; a obrigação de o serviço ser acordado previamente, proibindo-se apanhar clientes na rua (*hailing*). Para o efeito de se determinar se um serviço foi previamente ajustado (*prearranged*), considera-se que o foi, segundo as regras, se foi solicitado e aceite por via de uma plataforma digital proporcionada por uma TNC antes de o serviço (*ride*) começar.

## FILIPINAS

Admitindo a utilidade em encorajar a inovação em todas as formas de transporte, aumentar a mobilidade através de preços mais baixos, maximizar os tempos de viagem, melhorar a qualidade e a sustentabilidade dos serviços de transporte e responder às necessidades da comunidade, o Governo decidiu reconhecer, em diploma próprio, novas formas de serviços de transporte, designadamente as chamadas *app-based transport services*, a par, por exemplo, do *bus rapid transit* (BRT).

Esta nova realidade no ramo dos serviços de transporte, que ganharia existência com a Ordem Departamental n.º 2015-11, passaria a designar-se por «*transportation network vehicle service*» (TNVS). A nova categoria legal iria permitir que os serviços oferecidos

---

motoristas e clientes por parte dessas empresas permitindo-lhes operar, desde que satisfeitas essas garantias, até que fossem aprovadas as regras futuras, à sombra das quais deveriam depois todas as TNC ser autorizadas e licenciadas.

<sup>27</sup> Também designadas por “*New Online Enabled Transportation Services*”.

Projetos de Lei n.ºs 994/XIII/4.<sup>a</sup> (PCP), 1000/XIII/4.<sup>a</sup>, 1001/XIII/4.<sup>a</sup> e 1002/XIII/4.<sup>a</sup> (PEV)

Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas (6.<sup>a</sup>)

pelas redes de empresas de transporte (*transportation network companies* - TNC<sup>28</sup>) operassem legalmente<sup>29</sup>. Cada uma dessas empresas era definida como uma organização que proporcionava serviços de transporte com recurso a uma aplicação tecnológica baseada na Internet ou numa plataforma digital eletrónica para ligar passageiros aos motoristas usando os seus próprios veículos.

Como se admite na decisão governamental, o reconhecimento das novas soluções de mobilidade urbana na área dos transportes em veículos ligeiros com condutor baseou-se no modelo californiano de *transportation network companies*, que demonstrou ser uma boa opção ao transporte convencional em táxi.<sup>30</sup> Apesar da abertura a tal nova forma de transporte e do encorajamento que deve merecer, um regulamento governamental – diz-se no preâmbulo – deve existir quando estamos perante um serviço público; regular é imperioso para garantir ordem e segurança e proteger o público.

Não espanta, pois, que os termos e condições para que uma operadora do transporte de *ridesharing* seja acreditada nas Filipinas como TNC tivesse seguido de perto o modelo da Califórnia, sendo, designadamente, os seguintes:

- O automóvel não deve ter mais de sete anos de idade a contar da data do fabrico;
- O motorista deve ter pelo menos 21 anos de idade;

---

<sup>28</sup> A designação «*Transportation Network Company* (TNC)» surgiu inicialmente nos **Estados Unidos da América**, concretamente no estado da Califórnia, onde a atividade começou a sua expansão, nomeadamente através de empresas como a SideCar e a UberX, tendo aí sido aprovadas as primeiras normas disciplinadoras. Também a expressão «*(real-time) ridesharing*» se generalizou para designar esse tipo de atividade (como se pode verificar, por exemplo, no estudo que se anexa em pdf).

<sup>29</sup> A acreditação e licenciamento das TNC e veículos TNVS viria a ser regulamentada depois por instrução própria.

<sup>30</sup> Num estudo comparativo produzido numa conferência promovida, em 2016, pela Transportation Science Society of the Philippines, não se esconde que a modernização do sistema de transportes filipino teve em conta estudos prévios de outros países que se confrontaram com o sucesso do *car-sharing*, mas também com os problemas que o seu surgimento acarretou.

- O serviço deve ser combinado exclusivamente através da plataforma digital, sendo proibido ao motorista apanhar clientes na rua;
- Deve ser adotada uma política de tolerância zero em relação à ingestão de bebidas alcoólicas e substâncias psicotrópicas pelos motoristas.

## V. Consultas e contributos

### • Consultas obrigatórias

O Senhor Presidente da Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas promoveu a consulta por escrito da Associação Nacional de Municípios Portugueses a propósito do projeto de lei n.º 1001/XIII/4.<sup>a</sup>.

### Consultas facultativas

A Comissão pode promover, querendo, a consulta da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT), da Autoridade da Concorrência (AdC), do Instituto da Mobilidade e dos Transportes (IMT), da Associação dos Industriais de Aluguer de Automóveis sem Condutor (ARAC), da Associação Portuguesa para a Defesa do Consumidor (DECO), da Federação Portuguesa do Táxi (FPT), da Associação Nacional dos Transportadores Rodoviários em Automóveis Ligeiros (ANTRAL) e da Associação Nacional de Parceiros das Plataformas Alternativas de Transportes (ANPPAT).

## VI. Avaliação prévia de impacto

### Linguagem não discriminatória

Em relação ao Projeto de Lei n.º 1000/XIII/3.<sup>a</sup> a utilização da palavra «motorista» enquanto substantivo que abrange o feminino e o masculino cumpre o requisito de utilização, sempre que possível, da linguagem neutra.

Quanto aos Projetos de Lei n.ºs 1001/XIII/3.<sup>a</sup> e 1002/XIII/2.<sup>a</sup>, poderá entender-se que a utilização da palavra «passageiros», no título do primeiro e no artigo 1.º do segundo, constitui linguagem discriminatória. Nestes casos, deverá, sempre que possível, recorrer-se a uma linguagem neutra, através de formas genéricas e pronomes invariáveis, aplicáveis a ambos os géneros. No entanto, na língua portuguesa, pobre em

Projetos de Lei n.ºs 994/XIII/4.<sup>a</sup> (PCP), 1000/XIII/4.<sup>a</sup>, 1001/XIII/4.<sup>a</sup> e 1002/XIII/4.<sup>a</sup> (PEV)

Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas (6.<sup>a</sup>)

termos neutros, o masculino tem funcionado também como masculino genérico, utilizado para designar homens e mulheres. E porque para alguns o masculino genérico é um falso neutro, potencialmente discriminatório, apresentam por vezes a proposta, como forma de ultrapassar o uso de uma linguagem não neutra, de utilização de barras (v.g. passageiros/as). Em qualquer caso, cumpre referir que a utilização de barras constitui sempre um fator de diminuição da clareza e simplicidade dos textos que se tem sempre evitado em redação legislativa, não sendo, por isso, adequada.

De facto, tal como é referido por David Duarte, Alexandre Sousa Pinheiro, Miguel Lopes Romão e Tiago Duarte (in «*Legística – Perspetivas sobre a concepção e redação de actos normativos*», a páginas 127), «*a clareza do discurso normativo deve nortear todas as escolhas linguísticas a efetuar, impondo a utilização de um discurso tão compreensível quanto a matéria o permitir; a compreensibilidade do discurso é um importante instrumento de acesso ao direito, cuja acessibilidade começa logo, por esta via, no momento de elaboração dos atos normativos*».

## VII. Enquadramento bibliográfico

MOROZOV, Evgeny – Les dangers de l'“ubérisation”. **Problèmes économiques**. Paris. ISSN 0032-9304. N° 3128 (mars 2016), p. 34-39. Cota: RE-3.

Resumo: O presente artigo destaca os perigos associados ao transporte individual de passageiros em veículos descaracterizados, nomeadamente o caso mais conhecido da plataforma Uber. O autor chama à atenção, nomeadamente, para o problema que este tipo de serviços levanta ao nível da desregulamentação do trabalho nesta área dos transportes muito pouco regulamentada, bem como para o perigo de precarização laboral noutras áreas de trabalho decorrente de uma tendência de “uberização” da sociedade. Por último, o autor refere ainda o perigo associado ao tratamento e armazenamento dos dados pessoais feitos por esta plataforma.

**SIMON, Perrine – Uber saisi par le droit du marché intérieur. *Revue des affaires européennes*. Bruxelles. ISSN 1152-9172. A. 23, n° 3 (2017), p. 521-532. Cota: RE-35.**

Resumo: O presente artigo aborda o tema do transporte individual de passageiros em veículos descaracterizados a nível europeu, nomeadamente o caso mais conhecido da plataforma Uber. Nele a sua autora analisa a utilização deste sistema de transporte urbano, os problemas que o mesmo tem levantado e a desestabilização que tem causado ao sector do táxi. Este tema é desenvolvido ao longo do artigo tendo em conta os seguintes tópicos: o dilema de determinação do tipo de atividade prestado pela Uber; a determinação do regime jurídico aplicável à atividade da Uber; a potencial desregulamentação da atividade da Uber.

