PROJETO DE LEI Nº 450/XIII/2.ª

ESTABELECE UM NOVO REGIME JURÍDICO PARA A ATIVIDADE DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS EM VEÍCULOS AUTOMÓVEIS LIGEIROS DESCARACTERIZADOS

Exposição de motivos

Desde julho de 2014 que a UBER, primeiro, e a CABIFY, posteriormente, exercem em Portugal uma atividade ilegal de transporte de passageiros em veículos automóveis ligeiros.

Esta atividade não tem qualquer suporte legal desde logo porque:

- por acórdão do Tribunal da Comarca de Lisboa, de 24/05/2015, decidiu-se a favor do "encerramento e proibição em Portugal, da prestação e adjudicação do serviço de transporte de passageiros em veículos ligeiros, debaixo da denominação "Uber" ou qualquer outra";

- por inexistir qualquer legislação regulatória que enquadre o exercício desta atividade de transporte de passageiros para a prestação de um serviço de tipo táxi ou, como afirma a sentença do Tribunal, de "um serviço semelhante ao táxi tradicional".

A sentença do Tribunal de Lisboa foi confirmada por Acórdão do Tribunal da Relação de Lisboa de 25/06/2015, improcedendo, assim, o recurso interposto pela UBER B.V..

Apesar destas decisões dos Tribunais, transitadas em julgado, nunca as mesmas foram

efetivamente aplicadas, ao contrário do que aconteceu em diversos países, como por exemplo, Espanha. A Uber e a Cabify, continuaram e continuam a operar sem que, salvo raras exceções, tenham sido efetivamente advertidas e sancionadas pelos vários organismos fiscalizadores competentes, quer de natureza policial, quer da atividade económica em que se insere a prestação deste tipo de serviço de transportes de tipo táxi.

Uma das razões que tem sido invocada para se justificar a suposta dificuldade de regulamentação legislativa sobre esta atividade, foi a existência de um vazio legal num serviço cujo *modus operandi* é, em tudo, igual ao de um serviço de táxi. A única e significativa diferença está no meio de angariação de clientela: o uso de uma plataforma digital para registo, angariação e execução de pedidos de transporte de um serviço de táxi, bem como o processamento do pagamento do serviço.

E esta questão da tipologia dos serviços de transportes oferecidos, apesar de se recorrer a um meio de angariação de clientela através de dispositivos eletrónicos móveis, é uma questão relevante.

De facto, estamos perante um caso de enviesamento da prestação de um serviço de transporte, intermediado pelo acesso a uma plataforma eletrónica, através da qual se realiza a angariação do serviço de transporte desejado.

O mercado onde empresas como a Uber e a Cabify atuam não é o mercado do *software* que permite a angariação de serviços de transportes. Ao invés, o mercado daquelas empresas é o dos transportes, mais especificamente, o de transporte individual de passageiros a pedido, em moldes semelhantes ao táxi.

Independentemente da circunstância de se tratar de veículos identificados, como táxi, ou não identificados, o facto é que o mercado a que procuram dar resposta é o mesmo.

A realidade comprova essa coincidência de mercado em que este tipo de serviços opera: o transporte individual de passageiros a pedido, que até 2014 foi ocupado exclusivamente pelos táxis, desde então tem sido disputado pela Uber e Cabify, com base em veículos descaracterizados.

Territorialmente, estes serviços (táxi e veículos descaracterizados) têm a sua maior expressão nas mesmas localidades. Aliás, a concorrência é mais intensa precisamente nos mercados onde a dimensão regional do mesmo é mais relevante, ou seja, nas grandes

cidades de Lisboa e do Porto e, numa escala menor, no Algarve. Como se sabe, é precisamente nestes territórios que o serviço regular de táxi tem maior expressão e é aqui também onde a Uber, Cabify e outras, têm procurado exercer a sua atividade com práticas de mercado agressivas.

Por isso, a Proposta de Lei nº 50/XIII ao pretender invocar a existência de um novo mercado de prestação de um serviço de transporte "a partir de uma plataforma eletrónica", confunde o meio com o fim e escamoteia o facto de haver operadores, como a Uber e Cabify, que atuam no mesmo mercado, inclusivamente através da prática ilegal de *dumping*, ambicionando expulsar a concorrência do serviço regular de táxi, que está obrigada a respeitar um enquadramento regulatório que apresenta custos acrescidos no cumprimento das regras estabelecidas na lei.

Deste ponto de vista, são bastante graves as consequências de uma eventual aprovação da Proposta de Lei nº 50/XIII: legaliza uma atividade semelhante à do táxi mas com uma regulação muito menos apertada, com consequências políticas e sociais indiscutíveis, acolhendo a prática de preços de dumping nesta atividade económica e legitimando um regime jurídico de favor para um grupo específico de operadores já que aceita a introdução na lei de diversas cláusulas discriminatórias face ao serviço do táxi, mais regulamentado.

As propostas apesentadas pelo Bloco de Esquerda nesta matéria visam, pelo contrário, corrigir o enviesamento político e jurídico da proposta do Governo, defendendo-se o princípio duma regulação jurídica equitativa no exercício de uma atividade económica de raiz e perfil iguais.

Daí que se introduza, na presente proposta de regime jurídico, um conjunto de cláusulas que concorrem para um enquadramento legal equitativo do serviço de táxi regular e do serviço de transporte descaracterizado no que se refere a licenciamentos da atividade, de veículos e de motoristas, assim como a introdução à definição de contingentes por cada município para este novo segmento de transporte individual por parte das câmaras municipais, tal como já acontece com os táxis regulares.

Com este projeto de lei o BE defende a criação de um novo domínio mercantil para a oferta de serviço público de transporte individual de passageiros, configurando, no essencial, uma operação de segmentação do mercado do táxi, passando este mercado, doravante, a

ser constituído por uma componente de serviço regular – o serviço de táxi tradicional – e uma outra componente de serviço em veículos descaracterizados a pedido, organizando-se a partir de plataformas eletrónicas próprias.

Assim, nos termos constitucionais e regimentais aplicáveis, as Deputadas e os Deputados do Bloco de Esquerda, apresentam o seguinte Projeto de Lei:

Artigo 1.º

Objeto

1 - A presente lei estabelece o regime jurídico da atividade de transporte individual e remunerado de passageiros em veículos descaracterizados, doravante designado «transporte individual em veículo descaraterizado (TIVDE)».

2 - A presente lei estabelece ainda o enquadramento jurídico das plataformas eletrónicas que disponibilizam a modalidade de transporte referida no número anterior.

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

Artigo 2.º

Requisitos de acesso à atividade

A atividade de TIVDE é exercida em território português pelas pessoas coletivas, devidamente registadas para o exercício da atividade, e que efetuem transporte individual remunerado de passageiros, nos termos e condições previstos na presente lei.

Artigo 3.º

Acesso à atividade

1 – A atividade de transporte individual em veículo descaracterizado carece de licenciamento específico às pessoas coletivas interessadas.

2 – A atribuição do disposto no n.º 1 do presente artigo é da responsabilidade do Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. (IMT, I.P.).

3 – O alvará é intransmissível.

4 – O alvará é emitido por um prazo não superior a dez anos, podendo ser renovado por períodos suplementares de cinco anos, desde que se mantenham os requisitos de acesso à atividade.

5 – O I.M.T., I.P., é responsável por manter atualizado o registo de todas as pessoas coletivas titulares de alvará para o exercício desta atividade.

6- Caso o titular do alvará desejar encerrar a atividade para a qual está licenciado, antes do período de validade do mesmo, deverá entregar o alvará ao IMT, IP, para abate.

Artigo 4.º
Requisitos de emissão de alvará

1- Para efeitos de emissão de alvará, os pedidos entregues ao IMT, I. P., a efetuar por via eletrónica mediante o preenchimento de formulário normalizado e disponibilizado através do Balcão do Empreendedor a que se refere o artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 92/2010, de 26 de julho têm de conter os seguintes elementos instrutórios do processo:

a) Denominação social;

b) Número de identificação fiscal;

c) Morada da Sede;

d) Designação ou marcas adotadas para operação;

e) Endereço eletrónico;

f) Titulares dos órgãos de administração, direção ou gerência e respetivos certificados de registo criminal;

g) Pacto social; e

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

2- O início da atividade de operador de TIVDE tornar-se-á efetivo se, no prazo de 30 dias, não houver comunicação em contrário por parte do IMT, IP.

3- Havendo comunicação por parte do IMT, IP, com vista a suprir insuficiências do processo, o início da atividade ficará dependente da autorização expressa do IMT, IP, confirmada pela emissão do respetivo alvará.

Artigo 5.º
Idoneidade do operador de transporte em veículo descaracterizado

1- A idoneidade é aferida relativamente aos titulares dos órgãos de administração, direção ou gerência, designadamente através da consulta do certificado de registo criminal.

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

a) Proibição legal para o exercício do comércio;

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

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

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

Artigo 6.º
Cumprimento dos requisitos de exercício

1- O operador de TIVDE está obrigado a assegurar o pleno e permanente cumprimento dos requisitos de exercício da atividade previstos na presente lei, incluindo os respeitantes a veículos e motoristas afetos à prestação de serviços de TIVDE, sob pena de o IMT, I. P. poder determinar, nos termos gerais, as medidas adequadas à defesa da legalidade, designadamente, a suspensão, limitação ou cessação da atividade em caso de incumprimento.

2- Para efeitos do número anterior, o operador de TIVDE deve enviar anualmente ao IMT, I. P. o certificado de registo criminal dos titulares dos respetivos órgãos de administração, direção ou gerência, ou autorizar à sua obtenção, nos termos dos n.ºs 4 e 5 do artigo 3.º

3- O operador de TIVDE observa todas as vinculações legais e regulamentares relevantes para o exercício da sua atividade, incluindo as decorrentes da legislação laboral, de segurança e saúde no trabalho e de segurança social.

Artigo 7.º

Contratação de motoristas

1- Ao vínculo jurídico estabelecido entre o operador em TIVDE e o motorista afeto à atividade, independentemente da denominação que as partes tenham adotado, é aplicável o disposto no artigo 12.º do Código do Trabalho.

2- Ao motorista vinculado por contrato de trabalho é aplicável o regime de organização do tempo de trabalho dos trabalhadores móveis previsto no Decreto-Lei n.º 237/2007, de 19 de junho, e ao motorista independente, o regime de organização do tempo de trabalho previsto no Decreto-Lei n.º 117/2012, de 5 de junho.

Artigo 8.º

Atividade do motorista de transporte em veículo descaracterizado

Para o acesso e exercício de profissão é obrigatório a posse de título profissional de motorista de transporte individual de passageiros em veículos ligeiros tipo táxi ou descaracterizados, designado de certificado de motorista de transporte (CMT).

Artigo 9.º

Certificado de motorista de transporte

1- O CMT comprova que o seu titular é detentor das formações exigidas para o exercício da atividade de motorista profissional em táxi ou em veículo descaracterizado.

2- O CMT tem a mesma validade e condições de renovação que se aplicam aos motoristas de táxi, conforme estabelecido no art.4º da Lei nº 6/2013, de 22 de janeiro.

3- A obtenção do CMT está sujeita ao preenchimento cumulativo dos seguintes requisitos:

a) Ser titular de carta de condução para a categoria B com averbamento no grupo 2;

b) Não ser considerado inidóneo, nos termos do artigo seguinte;

c) Possuir a escolaridade obrigatória;

d) Ter obtido aprovação no exame pelo sistema multimédia a ser realizado no IMT, I.P., ou por entidade designada pelo mesmo instituto;

e) Ter certificado de formação inicial para motoristas profissionais, nos termos do número seguinte.

4- O curso de formação inicial a que se refere a alínea e) do número anterior, válido pelo período de cinco anos, tem uma carga horária igual à do motorista de táxi, e integra especificamente módulos relativos à comunicação e relações interpessoais, normas legais de condução, técnicas de condução, regulamentação da atividade, situações de emergência e primeiros socorros.

5- O certificado referido na alínea e) do n.º 3 do presente artigo 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.

6- O IMT, I.P. deve proceder à apreensão do CMT sempre que comprovadamente se verifique a falta superveniente de um dos requisitos mencionados nas alíneas a) a d) do n.º 3 do presente artigo.

7- O certificado previsto na alínea e) do nº 3 do presente artigo 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.

8- Após o período inicial de cinco anos de validade do CMT, os motoristas devem, para efeitos de renovação do seu certificado por igual período, frequentar um período de formação contínua de 10 horas para atualização de conhecimentos relacionados com o exercício da profissão.

9- Os CMT que os atuais motoristas de táxi possuem, e que estejam válidos nos termos do número anterior, são válidos para o exercício da atividade de motoristas de TIVDE.

10- Os motoristas profissionais devem, no exercício da respetiva atividade, fazer-se acompanhar do CMT, ou, na sua ausência, de uma guia de substituição, emitida nos termos do nº 5 do presente artigo.

Artigo 10.º
Idoneidade do motorista

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

a) Que atentem contra a vida, integridade física ou liberdade pessoal;

b) Que atentem contra a liberdade e a autodeterminação sexual;

c) De condução perigosa de veículo rodoviário e de condução de veículo em estado de embriaguez ou sob influência de estupefacientes ou substâncias psicotrópicas;

d) No exercício da atividade de motorista.

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

Artigo 11.º

Veículos

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

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

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

4- 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.

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

6- Os veículos que efetuem TIVDE não têm acesso às faixas de rodagem e às vias de trânsito, devidamente sinalizadas, reservadas ao transporte público de passageiros, nos termos dos artigos 76.º e 77.º do Código da Estrada, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 114/94, de 03 de maio, com as subsequentes alterações.

Artigo 12.º

Exigência de prévia subscrição

1- O serviço de TIVDE só está disponível mediante subscrição e reserva efetuadas através da plataforma eletrónica de reserva.

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

Artigo 13.º

Licenciamento de Veículos

1- Os veículos afetos ao TIVDE estão sujeitos a licença a emitir pelas câmaras municipais e são averbados ao alvará emitido pelo IMT, IP.

2- A licença do veículo descaracterizado caduca se não for iniciada a exploração no prazo fixado pela câmara municipal, que não pode ser inferior a 90 dias, e sempre que não reja renovado o alvará.

3- A licença do veículo descaracterizado é intransmissível.

4- A licença do veículo descaracterizado e o alvará ou a sua cópia certificada devem estar a bordo do veículo.

5- Deixando um veículo licenciado de estar afeto à atividade de TIVDE, o respetivo operador tem de devolver a licença desse veículo à câmara municipal.

Artigo 14.º

Fixação de contingentes

1- O número de veículos descaracterizados em cada concelho constará de contingentes fixados com uma periodicidade não inferior a 5 anos, pela câmara municipal, nos termos do número seguinte.

2- Os contingentes referidos no número anterior não podem ultrapassar uma determinada proporção face ao número de táxi licenciados em cada concelho, proporção essa que, podendo ser variável, é da competência da respetiva câmara municipal.

3- Os contingentes e respetivos reajustamentos devem ser comunicados ao IMT, IP, aquando da sua fixação.

Artigo 15.º
Preenchimento dos lugares no contingente

1- As câmaras municipais atribuem as licenças, dentro do contingente fixado, por meio de concurso público limitado aos operadores de TIVDE habilitados nos termos do artigo 3º.

2- São definidos por regulamento municipal os termos gerais dos concursos, o qual deve incluir os critérios aplicáveis à hierarquização dos concorrentes.

Artigo 16.º
Organização do acesso à atividade

Para efeitos da presente lei, os operadores de TIVDE organizam-se através de plataformas eletrónicas de reserva e prestam, segundo um modelo de negócio próprio, um serviço de transporte em veículo descaracterizado, nos termos do artigo seguinte, na sequência de reserva efetuada pelo utilizador por meio da aplicação informática dedicada.

Artigo 17.º
Serviços disponibilizados pelas plataformas eletrónicas de reserva

1- As plataformas eletrónicas de reserva constituem a interface por excelência de articulação entre o operador do TIVDE e o utilizador final do serviço de transporte requerido, disponibilizando para esse efeito, os seguintes serviços:

a) Organização e gestão do mercado dos serviços de TIVDE;

b) Intermediação da conexão entre o utilizador e o operador do serviço de TIVDE;

c) Processamento do pagamento do serviço de TIVDE por conta do respetivo utilizador.

2- As plataformas eletrónicas de reserva devem ainda assegurar:

a) A utilização de mapas digitais para acompanhamento em tempo real do trajeto do veículo;

b) A apresentação ao utilizador, de um modo claro, percetível e objetivo, antes do início de cada viagem, do preço fixo pré-determinado desta, ou de estimativa do preço da

viagem a realizar, calculada com base nos elementos e fator de ponderação que compõem a fórmula de cálculo do preço a cobrar pelo operador do serviço de TIVDE;

c) A avaliação da qualidade do serviço pelo utilizador, através de mecanismos transparentes, credíveis e fiáveis;

d) A disponibilização eletrónica ao utilizador da identificação do motorista, com fotografia, do modelo do veículo, do número da matrícula, do alvará e licença do operador de TIVDE;

e) A emissão de fatura eletrónica pelo operador do serviço de TIVDE, com a indicação do código único de referência da viagem, da qual conste o valor total do preço a pagar, com discriminação do IVA à taxa legal aplicável e de outros impostos ou taxas.

3- Os serviços de transporte disponibilizados a partir das plataformas eletrónicas de reserva apenas podem ser prestados por pessoas coletivas habilitadas, nos termos da presente lei, a exercer a atividade de operadores de TIVDE.

Artigo 18.º
Preços

1- Os preços cobrados pela prestação do serviço de TIVDE são fixados livremente, devendo respeitar o preço fixo pré-determinado ou a fórmula de cálculo apresentada na plataforma eletrónica de reserva, nos termos referidos na alínea *b)* do n.º 2 do artigo 17.º.

2- O pagamento do preço pelo serviço de TIVDE é processado e registado através da plataforma eletrónica de reserva.

Artigo 19.º
Meios extrajudiciais de resolução de litígios

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

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

Artigo 20.º
Supervisão

1- A atividade das plataformas e dos operadores de TIVDE é objeto de supervisão e regulação pelas entidades competentes, designadamente pela Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT) e pelo IMT, I. P., no âmbito das respetivas atribuições.
2- Para os efeitos previstos no número anterior, a AMT e o IMT, I. P., podem solicitar aos operadores de plataformas eletrónicas, bem como aos operadores de TIVDE, todas as informações que se afigurem necessárias.

Artigo 21.º
Entidades fiscalizadoras

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

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

Artigo 22.º
Regime sancionatório

1- As infrações às disposições da presente lei constituem contraordenações, sendo-lhes aplicáveis, em tudo quanto nele não se encontra especialmente regulado, o regime geral das contraordenações.
2- São sancionadas com coima de € 2 000 a € 4 500, no caso de pessoas singulares, ou de € 5 000 a € 15 000, no caso de pessoas coletivas, as seguintes infrações, praticadas com dolo ou negligência:

a) Exercício da atividade de operador de TIVDE com inobservância do disposto nos n.ºs 1 e 3 do artigo 6.º, na medida em que as condutas aí previstas não sejam abrangidas por outras normas de tipificação de contraordenações;

b) Exercício da atividade de motorista de TIVDE com inobservância do disposto nos n.ºs 3 e 10 do artigo 9.º;

c) Utilização de veículos com inobservância do disposto nos n.ºs 1, 2, 4 e 5 do artigo 11.º;

d) Cobrança de preços pela prestação do serviço de TIVDE com inobservância do disposto no artigo 17.º;

e) Incumprimento do disposto no artigo 12.º;

f) Incumprimento pelo operador de plataformas eletrónicas de reserva das obrigações previstas nas alíneas b), d) e e) do n.º 2 e do n.º 3 do artigo 17.º, na medida em que as condutas aí previstas não sejam abrangidas por outras normas de tipificação de contraordenações.

Artigo 23.º
Sanções acessórias

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

Artigo 24.º
Processamento das contraordenações

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

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

Artigo 25.º
Produto das coimas

O produto das coimas reverte em:

a) 60 % para o Estado;

b) 20 % para o IMT, I. P., constituindo receita própria;

c) 20 % para a entidade fiscalizadora.

Artigo 26.º

Taxas

As taxas devidas pelos procedimentos administrativos previstos na presente lei são fixadas pelas entidades competentes, relativamente aos serviços por si prestados, de acordo com os princípios gerais para a fixação de taxas.

Artigo 27.º

Avaliação do regime

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

2- Para efeitos do disposto no número anterior, compete ao IMT, I. P., a elaboração de um relatório final fundamentado, o qual deve apresentar as recomendações e propostas de ajustamento das regras legais e regulamentares em vigor, sempre que tal se afigure necessário para a melhoria do regime avaliado.

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

Artigo 28.º

Regime transitório

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

2- O conselho diretivo do IMT, I.P., deve aprovar o modelo de certificado previsto no artigo 8.º no prazo de 30 dias a contar da publicação da presente lei.

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

Artigo 29.º

Entrada em vigor

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

Assembleia da República, 10 de março de 2017.

As deputadas e os deputados do Bloco de Esquerda,