

Projeto de Lei n.º 172/XIV/1.ª (PCP)

Modernização do regime de atividade do sector do Táxi (9.ª alteração ao Decreto-Lei n.º 251/98, de 11 de agosto)

Data de admissão: 20 de dezembro de 2019

Comissão de Economia, Inovação, Obras Públicas e Habitação (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. Anexo**

Elaborado por: Isabel Pereira (DAPLEN), Nuno Amorim (DILP) e Cátia Duarte (DAC).

Data: 20 de fevereiro de 2020

I. Análise da iniciativa

- **A iniciativa**

A presente iniciativa procede à 9.ª alteração ao Decreto-Lei n.º 251/98, de 11 de agosto, que regulamenta o acesso à atividade e ao mercado dos transportes em táxi.

As alterações propostas fundamentam-se não apenas nos efeitos negativos causados pela implementação de um novo regime paralelo ao do setor dos táxis, como também pelo que os proponentes consideram ter sido a escassa e ineficaz produção legislativa, do governo precedente, nesta matéria.

A entrada em vigor da Lei n.º 45/2018, que regulou a atividade TVDE, instituiu um regime jurídico que se entende estar em “*concorrência desleal com o táxi*” e que enfatizou a necessidade já identificada de revisão e modernização do setor dos táxis.

Pretende-se, com esta iniciativa, dar continuidade a um “*conjunto de propostas amplamente consensualizadas no setor do táxi*”, bem como proceder a correções ao Decreto-Lei n.º 3/2019, de 11 de janeiro, que possibilitou a suspensão da atividade de transportes em táxi.

Para esse efeito, foram alterados seis artigos, mais concretamente os que regulam os taxímetros, a fixação de contingentes, os tipos de serviços, os regimes de estacionamento, a suspensão e abandono do exercício da atividade e o regime de preços.

Estabelece-se a obrigação de se colocar o taxímetro na parte superior central do tablier ou no espelho retrovisor, eliminando-se a hipótese de colocação do mesmo na parte superior direita do tablier, promovendo-se, dessa forma, a “*transparência e o respeito dos utentes do táxi*”.

Possibilita-se a criação de contingentes especiais e sazonais, mediante atribuição de licenças limitadas a um período temporal ou através de deslocação sazonal de contingentes entre municípios.

Os serviços de táxi prestados passam a ter como parâmetro não a duração temporal do mesmo, mas sim a distância percorrida, sendo que caberá às câmaras, isoladas ou em colaboração com os municípios limítrofes, definir os itinerários e respetivos preços a serem praticados.

Elimina-se ainda a possibilidade de deferir no tempo a redução a escrito do contrato, passando a ser obrigatório a disponibilização, na viatura, do contrato reduzido a escrito ou em suporte digital, bem como da fatura certificada.

No respeitante ao regime de estacionamento, confere-se o poder às câmaras municipais de definir a regulamentação do acesso e funcionamento danos aeroportos e terminais portuários.

Propõe-se ainda a diminuição do período em que se considera ter havido suspensão ou abandono do exercício da atividade, dos 365 dias consecutivos para os 30 dias consecutivos ou 60 dias interpolados, dentro do período de um ano, salvaguardando-se os casos de força maior e o exercício de cargos políticos ou sociais.

Consigna-se a possibilidade de suspensão voluntária da atividade e eliminou-se a limitação de se fazer apenas um pedido de suspensão por ano, bem como a possibilidade de as câmaras se oporem à suspensão da atividade bem como as presunções de abandono da atividade após verificação de certas circunstâncias.

Em sede de regime de preços institui-se a possibilidade de criação de tarifas especiais noturnas para os dias 24, 25 e 31 de dezembro e 1 de janeiro, bem como de tarifas intermunicipais e sazonais e ainda de cobrança de tarifa conforme o número de passageiros efetivos a transportar.

À exceção da localização do taxímetro, a fixação do regime de contingentes, do percurso e tarifas, de estacionamento em aeroportos e terminais portuários, da

suspensão voluntária da atividade e da fixação de tarifas especiais, caberá ao poder local e regional, carecendo sempre do parecer prévio das associações representativas.

Para efeitos de comparação entre o regime vigente e as alterações propostas pela iniciativa em análise, disponibiliza-se, em anexo à presente Nota Técnica, um quadro comparativo.

- **Enquadramento jurídico nacional**

Com a publicação da [Lei n.º 10/90, de 17 de março](#)¹, que aprova a Lei de Bases do Sistema de Transportes Terrestres, fixou-se como objetivos e princípios gerais, entre outros, a adequada oferta de serviços de transporte às necessidades dos utentes quer em termos qualitativos quer em termos quantitativos e garantia que aos utentes é assegurada a liberdade de escolha do meio de transporte. A lei faz a distinção entre os diversos tipos de transporte, quer de passageiros quer de mercadorias, e classifica-os, de acordo com os critérios previstos no artigo 3.º.

Os transportes públicos, ou por conta de outrem são aqueles efetuados por empresas habilitadas a explorar a atividade de prestação de serviços de transportes, com ou sem carácter de regularidade, e destinados a satisfazer, mediante remuneração, as necessidades dos utentes. Por seu turno, os transportes particulares, ou por conta própria, são os efetuados por pessoas singulares ou coletivas para viabilizar a satisfação das suas necessidades ou complementar o exercício da sua atividade específica ou principal.

O transporte em veículos de aluguer ligeiros de passageiros, com condutor, segundo itinerário à escolha do utente e mediante retribuição funciona de uma de duas formas: através de transporte em táxi ou através de transporte em veículo descaracterizado a partir de plataforma eletrónica (TVDE).

Quanto aos segundos, têm o seu regime jurídico definido pela [Lei n.º 45/2018, de 10 de agosto](#), retificada pela [Declaração de Retificação n.º 25-A/2018, de 10 de agosto](#).

¹ Com as alterações introduzidas pela [Lei n.º 3-B/2000, de 3 de abril](#) e pelos Decretos-Lei n.ºs [380/2007, de 13 de novembro](#) e [43/2008, de 10 de março](#).

Já os primeiros, têm o acesso à atividade e ao mercado definido no [Decreto-Lei n.º 251/98, de 11 de agosto](#)², que regulamenta o acesso à atividade e ao mercado dos transportes em táxi. Assim, entende-se como «táxi» o veículo automóvel de passageiros afeto ao transporte público, equipado com aparelho de medição de tempo e distância (taxímetro) e com distintivos próprios³, e como «transporte em táxi» todo aquele efetuado por meio dos referidos veículos, ao serviço de uma só entidade, segundo itinerário escolhido por esta e mediante retribuição.

O acesso à atividade de transporte em táxi é feito através de sociedades comerciais ou cooperativas licenciadas pela Direção-Geral de Transportes Terrestres⁴, por estabelecimentos individuais de responsabilidade limitada ou por empresários em nome individual no caso de pretenderem explorar uma única licença. A concessão de licenças cabe às câmaras municipais através de concurso público.

Só podem ser utilizados veículos automóveis ligeiros de passageiros com matrícula nacional, com lotação não superior a 9 lugares, equipados com taxímetro e conduzidos por motoristas habilitados com certificado de aptidão profissional⁵ e os veículos

² Diploma consolidado, retirado do portal na Internet do Diário da República Eletrónico.

³ “Os distintivos identificadores da licença dos veículos afetos ao transporte em táxi, definidos no n.º 3.º da [Portaria n.º 277-A/99, de 15 de abril](#), já modificada pelas Portarias n.º 1318/2001, de 29 de novembro, n.º 1522/2002, de 19 de dezembro, n.º 2/2004, de 5 de janeiro, e n.º 134/2010, de 2 de março, devem ser acompanhados, abaixo da referência ao número da licença e à freguesia ou concelho, da indicação do número do alvará da empresa, pintado ou impresso em material autocolante que garanta condições de aderência e permanência, com caracteres de formato tipo Arial, negrito, tamanho 40, em conformidade com o seguinte modelo:” n.º 1 do [Despacho 10009/2012, de 25 de julho](#), com as alterações introduzidas pelo [Despacho 10104/2014, de 6 de agosto](#).

⁴ As atribuições da Direção-Geral dos Transportes Terrestres (DGTT) estão congregadas, na tua totalidade, no [Instituto de Mobilidade e dos Transportes Terrestres, Instituto Público](#) (IMTT, I.P.) e posteriormente para o [Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P.](#) (IMT, I.P.).

⁵ Este certificado é emitido pela entidade competente e nos termos do artigo 2.º da [Portaria n.º 334/2000, de 12 de junho](#). Já o regime jurídico de acesso e exercício da profissão de motorista de táxi e de certificação das respetivas entidades formadoras encontra-se estabelecido pela [Lei n.º 6/2013, de 22 de janeiro](#). Ao abrigo do disposto no n.º 3 do artigo 9.º, no n.º 2 do artigo 12.º, na alínea c) do n.º 1 do artigo 13.º e das alíneas a) e g) do artigo 15.º da Lei n.º 6/2013, de 22 de

devidamente identificados, de acordo com as condições e características previstas na [Portaria n.º 277-A/99, de 15 de abril](#), com as alterações introduzidas pelas Portarias n.ºs [1318/2001, de 29 de novembro](#), [1522/2002, de 19 de dezembro](#), [2/2004, de 5 de janeiro](#), [29/2005, de 13 de janeiro](#), [134/2010, de 2 de março](#) e [294/2018, de 31 de outubro](#). O taxímetro deve ser colocado na metade superior do tablier ou em cima deste, ou no espelho retrovisor, em local bem visível pelos passageiros é precedido de homologação e sujeitos a aferição por parte de entidades devidamente reconhecidas para efeitos de controlo metrológico dos aparelhos de medição de tempo e distância.

O número de táxis em cada concelho é fixado por contingentes, com periodicidade não inferior a dois anos, pela câmara municipal, mediante audição prévia das entidades representativas do setor. Estes contingentes são fixados por freguesia, para um conjunto de freguesias ou para as freguesias que constituem a sede do concelho, devendo qualquer reajustamento ser comunicados à DGTT, atribuições atualmente atribuídas ao Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. (IMT, I.P.).

Os serviços de táxi são prestados em função da distância percorrida e dos tempos de espera ou

- À hora, em função da duração do serviço;
- A percurso, em função de preços estabelecidos para determinados itinerários;
- A contrato, em função de acordo reduzido a escrito estabelecido por prazo não inferior a 30 dias no qual conste a obrigatoriamente o respetivo prazo; ou
- A quilómetro, quando em função da quilometragem a percorrer.

Tal como a concessão de licenças, compete às câmaras municipais a fixação, por regulamento, os regimes de estacionamento dos táxis. Podem ser fixados um ou vários regimes de entre os três tipos previstos no artigo 16.º:

- Em regime livre, no qual os táxis podem circular livremente à disposição do público, inexistindo locais obrigatórios para estacionamento;

janeiro, foi publicada a [Portaria n.º 251-A/2015, de 18 de agosto](#), que estabelece os termos da formação inicial e da formação contínua, a organização e a comunicação prévia das ações de formação, as características e procedimentos da avaliação dos formandos e os requisitos específicos de certificação das entidades formadoras de motoristas de táxi.

- Em regime condicionado, no qual os táxis podem estacionar em qualquer local reservado para o efeito, até ao limite dos lugares fixados;
- Em regime fixo, no qual os táxis são obrigados a estacionar em locais determinados e constantes da respetiva licença; e
- Em regime de escala, no qual os táxis são obrigados a cumprir um regime sequencial de prestação do serviço.

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

Os táxis devem estar à disposição do público de acordo com o regime de estacionamento que lhes foi fixado, não podendo ser recusados serviços solicitados em conformidade com o regime de atividade do setor do táxi⁶.

O exercício da atividade de transportes em táxi pode ser suspenso mediante mera comunicação prévia aos municípios emissores da licença, por um período de até 365 dias consecutivos, estando igualmente a retoma da atividade sujeita ao mesmo formalismo. Uma vez comunicada a suspensão, não pode haver nova suspensão num período de 365 dias consecutivos contados a partir do último dia de suspensão.

As autarquias responsáveis pela emissão das licenças podem opor-se à suspensão do exercício da atividade quando tiverem fixado um contingente inferior a sete táxis por concelho.

Existe uma presunção de abandono, que determina a caducidade do direito à licença, no caso de decorridos 365 dias consecutivos desde a emissão do último recibo comprovativo do valor total do serviço prestado, nos termos impostos pelo sistema de tarifário ou quando o taxímetro do veículo afeto à atividade de transportes em táxi não tenha registos de deslocações nesse período.

⁶ Podem, no entanto, ser recusados serviços quando estes impliquem a circulação em vias manifestamente intransitáveis pelo difícil acesso ou em locais que ofereçam notório perigo para a segurança do veículo, dos passageiros ou do motorista ou aqueles serviços que sejam solicitados por pessoas com comportamento suspeito de perigosidade (alíneas a) e b) do n.º 2 do artigo 17.º).

Já “o tarifário aplicável ao serviço de transporte de passageiros em táxi é estabelecido em convenção celebrada entre a Direção-Geral das Atividades Económicas (DGAE) e as associações representativas das empresas do setor, presentemente a ANTRAL - Associação Nacional dos Transportadores em Automóveis Ligeiros e a FPT - Federação Portuguesa do Táxi”⁷, podendo ser consultado no sítio na Internet da [Direção-Geral das Atividades Económicas](#).

Aos automóveis ligeiros afetos à atividade de transporte público de passageiros é obrigatória a existência de um aparelho extintor adequado para fogos as classes A, B e C com capacidade não inferior a 2 kgs, colocados no habitáculo em posição facilmente acessível, ou na bagageira, nos casos em que devido às dimensões do habitáculo a colocação do extintor possa constituir um risco para o exercício da condução ou para a segurança dos passageiros, conforme decorre do [Despacho n.º 15680/2002, de 10 de julho](#).

Com especial relevância sobre a necessidade de modernização, transparência, apoio e promoção do setor do táxi, a Assembleia da República resolveu, através das Resoluções n.ºs [227/2018, de 6 de agosto](#), [228/2018, de 6 de agosto](#) e [229/2018, de 6 de agosto](#), recomendar ao Governo a adoção de medidas para o setor.

II. Enquadramento parlamentar

- **Iniciativas pendentes (iniciativas legislativas e petições)**

Efetuada uma pesquisa à base de dados da atividade parlamentar sobre iniciativas e petições, não se verificou, neste momento, a existência de qualquer iniciativa versando sobre matéria idêntica ou conexas.

- **Antecedentes parlamentares (iniciativas legislativas e petições)**

⁷ Informação recolhida do [Portal de serviços públicos](#).

Na XIII Legislatura foram apresentadas as seguintes iniciativas legislativas sobre matéria idêntica ou conexa:

- [Projeto de Lei 1242/XIII/4.ª \(PCP\)](#) – “Modernização do regime de atividade do sector do Táxi (9.ª alteração ao Decreto-Lei n.º 251/98, de 11 de agosto)”;
- [Projeto de Lei 1156/XIII/4.ª \(PSD\)](#) – “Estabelece o regime jurídico da atividade de transporte público de aluguer em veículos automóveis ligeiros de passageiros («táxi»)”;
- [Projeto de Lei 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 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 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 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»

III. Apreciação dos requisitos formais

- **Conformidade com os requisitos constitucionais, regimentais e formais**

A iniciativa em apreciação é apresentada pelo Grupo Parlamentar do Partido Comunista Português (PCP), ao abrigo e nos termos do n.º 1 do artigo 167.º da [Constituição](#) e do artigo 118.º do [Regimento da Assembleia da República](#) (RAR),

Projeto de Lei n.º 172/XIV/1.ª (PCP)

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

que consagram 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 *b*) do n.º 1 do artigo 4.º do RAR, 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 RAR.

É subscrita por dez Deputados, observando o disposto no n.º 1 do artigo 123.º do RAR, e assume a forma de projeto de lei, em conformidade com o disposto no n.º 1 do artigo 119.º do RAR.

A iniciativa encontra-se redigida sob a forma de artigos, tem uma designação que traduz sinteticamente o seu objeto principal e é precedida de uma breve exposição de motivos, cumprindo os requisitos formais previstos no n.º 1 do artigo 124.º do RAR.

Observa igualmente os limites à admissão da iniciativa estabelecidos no n.º 1 do artigo 120.º do RAR, uma vez que parece não infringir a Constituição ou os princípios nela consignados e define concretamente o sentido das modificações a introduzir na ordem legislativa.

Deu entrada a 18 de dezembro de 2019, foi admitida em 20 de dezembro, e baixou, na generalidade, à Comissão de Economia, Inovação, Obras Públicas e Habitação (6.ª Comissão), tendo sido anunciada nesse mesmo dia.

- **Verificação do cumprimento da lei formulário**

A Lei n.º 74/98, de 11 de novembro, alterada e republicada pela [Lei n.º 43/2014, de 11 de julho](#), de ora em diante designada como lei formulário, contém um conjunto de normas sobre a publicação, identificação e formulário dos diplomas que são relevantes em caso de aprovação da presente iniciativa.

O presente projeto de lei pretende modernizar o regime da atividade do setor do Táxi, alterando o [Decreto-Lei n.º 251/98, de 11 de agosto](#).

O título da presente iniciativa legislativa traduz sinteticamente o seu objeto, em conformidade com o disposto no n.º 2 do artigo 7.º da *lei formulário*.

Todavia, apesar de o artigo 2.º da iniciativa legislativa se encontrar em conformidade com o disposto no n.º 1 do artigo 6.º da referida lei, na parte em que “ *Os diplomas que alterem outros devem (...) caso tenha havido alterações anteriores, identificar aqueles diplomas que procederam a essas alterações, ainda que incidam sobre outras normas*”⁸, no título nada se refere quanto à ordem de alteração.

Consultado o diário da República Eletrónico, verifica-se que o mencionado Decreto-Lei foi alterado pelas Leis n.ºs 156/99, de 14 de setembro, 167/99, de 18 de setembro, 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, pelas Leis n.ºs 5/2013, de 22 de janeiro, e 35/2016, de 21 de novembro, e pelo Decreto-Lei n.º 3/2019, de 11 de janeiro,

Assim, relativamente ao título, sugere-se a seguinte alteração:

“Moderniza o regime de atividade do sector do táxi, procedendo à nona alteração ao Decreto-Lei n.º 251/98, de 11 de agosto”

Em caso de aprovação em votação final global, deve ser publicada sob a forma de lei na 1.ª série do Diário da República, conforme o disposto na alínea c) do n.º 2 do artigo 3.º da *lei formulário*, e não se prevendo data de entrada em vigor, esta terá lugar nos termos gerais, conforme estatuído no n.º 2 do artigo 2.º da citada *lei formulário*, segundo o qual, na falta de fixação do dia, os atos legislativos “*entram em vigor em todo o território nacional e no estrangeiro, no quinto dia após a sua publicação*”.

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

- **Regulamentação ou outras obrigações legais**

⁸ Segundo as regras da legística, a referida indicação deve ser feita no título das iniciativas.
Projeto de Lei n.º 172/XIV/1.ª (PCP)

A presente iniciativa não prevê a necessidade de regulamentação posterior das suas normas, nem condiciona a sua aplicação ao cumprimento de qualquer obrigação legal, definindo, todavia, que o regime de preços desta atividade é fixado em legislação especial e que as câmaras municipais podem definir tarifas intermunicipais e sazonais na sequência da alteração do artigo 13.º do Decreto-Lei n.º 251/98, de 11 de agosto, constante do artigo único.

IV. Análise de direito comparado

- **Enquadramento internacional**

Países europeus

A legislação comparada é apresentada para os seguintes Estados-Membros da União Europeia: Espanha e França.

ESPANHA

A nível nacional, o [Real Decreto 763/1979, de 16 de marzo](#), por el que se aprueba el *Reglamento Nacional de los Servicios Urbanos e Interurbanos de Transportes en Automóviles Ligeros*, constitui o marco normativo base do transporte de passageiros em automóveis ligeiros, nos quais se incluem os serviços de táxi⁹. Nele são definidas as diretrizes pelas quais se deve reger este serviço, não obstante as autoridades das comunidades autónomas possuírem competência legislativa para regular a atividade, conquanto não seja contrário ao estabelecido no *Reglamento Nacional de los Servicios Urbanos e Interurbanos de Transportes en Automóviles Ligeros*.

Os veículos são adstritos à atividade de táxi através de uma licença local que lhes confere aptidão para o exercício da atividade de transporte de passageiros e os proprietários detentores das apólices de seguros adequadas.

⁹ “«Auto-taxis».-Vehículos que prestan servicios medidos por contador taxímetro, ordinariamente en suelo urbano o urbanizable definido en la Ley de Régimen del Suelo y Ordenación Urbana o, en su caso, en el área unificada de servicio, si fuere más amplia que el suelo referido, previa delimitación con arreglo a lo dispuesto en la normativa de ordenación de transportes terrestres” – Artigo 2.

Os táxis deverão ter um taxímetro (artigo 24) deviatamente certificado, situado na parte da frente interior da viatura, de forma completamente visível para o cliente, no qual conste o valor a pagar e deve estar iluminado do anoitecer ao amanhecer. Os táxis devem igualmente ser distinguidos de acordo com a cor e características determinadas por cada uma das entidades locais e deve constar, no exterior do veículo e de maneira visível, o número da licença municipal da viatura. Os táxis estão obrigados a garantir diariamente a prestação do serviço correspondente à sua classe, de acordo com o horário estabelecido e considerando as necessidades específicas das comunidades podendo, as entidades locais outorgantes das licenças, estabelecer a obrigação de prestação de serviços em áreas, zonas ou partes do seu território em determinadas horas do dia e ou noite.

A título exemplificativo, e para a comunidade de Aragón, a [Ley 5/2018, de 18 de abril, del Taxi](#), regula os serviços de táxi na região. Com efeito, de acordo com o diploma, a determinação do número de licenças a conceder correspondente aos respetivos *ayuntamientos* é da competência municipal nos limites previstos pelo diploma¹⁰.

O diploma prevê igualmente as formas como o serviço de táxi pode ser prestado, como a definição de locais específicos para a paragem dos táxis (artigo 32). O diploma ainda prevê casos de serviços entre municípios (artigo 37), bem como áreas territoriais de prestação conjunta (artigo 38).

FRANÇA

De acordo com a sua definição legal, prevista no artigo [L3121-1](#) do [Code des Transports](#), são táxis os veículos a motor com motorista, com um máximo de 8 lugares, equipados com equipamentos especiais e um terminal de pagamentos eletrónico e cujo proprietário possui uma licença especial para transportar clientes, a seu pedido e mediante o pagamento de uma taxa, e sua bagagem. As autoridades administrativas responsáveis para a emissão dessas licenças podem fixar sinais distintivos comuns a todos os táxis, particularmente na definição da cor do veículo.

¹⁰ O n.º 2 do artigo 8 define que os contingentes de táxis obedecem, genericamente, a um ratio de relacionado com a população.

Os equipamentos especiais que equipam estes veículos, vulgarmente conhecidos como taxímetros, devem ser acompanhados de um documento, mantido pelo motorista, no qual se encontram informações relacionadas com a instalação, verificação periódica e eventuais reparações, conforme definido na [Arrêté du 18 juillet 2001 relatif aux taximètres en service](#).

A profissão de motorista de táxis obedece a diversas condições como a obtenção de carteira profissional e seguir um regime de formação contínua. A obtenção da carteira profissional pode ser retirada, pelo *préfet* no caso de incumprimento dos regulamentos municipais relativos à atividade do setor.

Após aprovação nos exames habilitantes à condução de táxis e obtenção da carteira profissional, os taxistas devem ainda possuir uma licença de estacionamento de táxi (*autorisation de stationnement [ADS]*) ou trabalhar para um empregador, em nome deste, que possua esta licença. A emissão desta licença é da competência do *préfet* que também fixa o número do contingente de táxis para a sua área geográfica e deve estar afixada no veículo sob pena deste ser considerado clandestino.

A obtenção desta licença é gratuita, renovável a cada 5 anos e não pode ser transferido para outro motorista, se obtida após outubro de 2014. As licenças obtidas antes de 1 de outubro de 2014 podem mudar de titular.

Para obter uma nova licença é necessário o registo numa lista de espera, que pode ser longo em algumas localizações.¹¹

Mais informação pode ser encontrada na página na *Internet* do portal governamental [service-public.fr](#).

V. Consultas e contributos

- **Consultas obrigatórias**

O Presidente da 6.^a Comissão promoveu, nos termos regimentais e legais, a emissão de parecer pela Associação Nacional de Municípios Portugueses (ANMP), pela

¹¹ Informação recolhida do sítio na *Internet* [service-public.fr](#).

Associação Nacional de Freguesias (ANAFRE) e pela Comissão Nacional de Proteção de Dados (CNPD).

A ANMP pronunciou-se condicionalmente, fazendo depender um eventual parecer positivo da introdução das propostas por si apresentadas e que se passam a elencar:

1. Atribuir apenas aos municípios o poder de fixação dos contingentes, devendo os pareceres prévios das associações representativas assumir um carácter não vinculativo.
2. Atribuir apenas aos municípios o poder de definição dos itinerários e respetivos preços, devendo os pareceres prévios das associações representativas assumir um carácter não vinculativo. Não obstante, basear a definição dos preços em critérios objetivos e legalmente definidos.
3. Assegurar que a suspensão e abandono da atividade não afetarão a prossecução do serviço público que os táxis prestam aos municípios, devendo precaver-se a possibilidade de se proceder a ajustamentos ao contingente de acordo com as necessidades de cada município.
4. Definir as tarifas para os contingentes intermunicipais, sazonais e para aeroportos e terminais portuários de acordo com critérios objetivos e legalmente estabelecidos.

A CNPD apresentou o seu parecer, com a referência 2019/89, informando nada ter a observar quanto à iniciativa em causa, uma vez que a mesma “*não contempla qualquer norma que estabeleça ou preveja a realização de tratamento de dados pessoais*”.

Consultas facultativas

Atendendo à matéria em causa, a Comissão pode, se assim o deliberar, solicitar o parecer escrito ao Instituto da Mobilidade e dos Transportes (IMT) e à Federação Portuguesa de Táxis (FDT).

Contributos

A Associação Portuguesa para a Defesa do Consumidor – DECO, tendo tomado conhecimento da iniciativa em apreciação, emitiu o seu [parecer](#), onde manifestou a sua posição relativamente a cada um dos artigos sujeitos a alterações.

Entende esta entidade que a eliminação da possibilidade de colocação do taxímetro na parte superior direita do tablier é “*uma medida positiva*”, mas insuficiente para erradicar as situações de infração, propondo que a mesma seja “*acompanhada por uma fiscalização eficaz*”.

Na fixação de contingentes, não se opõe aos de natureza intermunicipal, mas coloca reservas quanto aos sazonais mediante deslocação sazonal de contingentes entre municípios por receios de diminuição da oferta deste serviço em concelhos de menor procura.

Relativamente às alterações introduzidas quanto aos tipos de serviços, discorda da eliminação do serviço à hora, por não serem fornecidos dados que comprovem os efeitos que o “*fim dessa tarifa terá para os utentes/consumidores*”. Concorda, por outro lado, com a introdução do contrato digital e com a eliminação da redução do contrato a escrito por período inferior a 30 dias.

A DECO opõe-se à regulamentação especial do acesso a aeroportos e terminais portuários, argumentando que tal medida poderá “*premiar a não produtividade*”, distorcer as regras de concorrência e resvalar na assunção, por parte do consumidor de encargos que “*decorrem de um dever que impende sobre a parte contrária*”.

No respeitante ao regime da suspensão e abandono da atividade aconselha-se a distinção das figuras de suspensão e de abandono, bem como fazê-las constar do elenco das infrações constantes do artigo 30º. Propõe também a possibilidade de oposição à suspensão da atividade por parte da câmara municipal.

As alterações ao regime de preços constantes do artigo 20º mereceram a total oposição da DECO uma vez que contrariam os critérios da universalidade, generalidade, igualdade e intemporalidade que deverão nortear a fixação das tarifas a aplicar.

VI. Avaliação prévia de impacto

- **Avaliação sobre impacto de género**

De acordo com a informação constante na ficha de [Avaliação Prévia de Impacto de Género \(AIG\)](#), junta pelo autor, considera-se que a iniciativa legislativa tem uma valoração neutra, dado que a totalidade das categorias e indicadores analisados, assumem essa valoração.

- **Linguagem não discriminatória**

Na elaboração dos atos normativos a especificação de género deve ser minimizada recorrendo-se, sempre que possível, a uma linguagem neutra ou inclusiva, mas sem colocar em causa a clareza do discurso. A presente iniciativa não nos suscita questões relacionadas com a utilização de linguagem discriminatória.

VII. Anexo

Decreto-Lei n.º 251/98, de 11 de agosto	Projeto de Lei nº 172/XIV/1ª (PCP)
Artigo 11.º Taxímetros	
1 - A homologação e a aferição dos taxímetros é efectuada pelas entidades reconhecidas para efeitos de controlo metrológico dos aparelhos de medição de tempo e distância.	1 - (...)
2 - Os taxímetros devem ser colocados na metade superior do tablier ou em cima deste, ou no espelho retrovisor, em local bem visível pelos passageiros, não podendo ser sujeitos a controlo	2 - Os taxímetros devem ser colocados, em suporte fixo, em cima e ao centro do tablier, ou no espelho retrovisor, em local bem visível pelos passageiros, não podendo ser sujeitos a controlo

Projeto de Lei n.º 172/XIV/1.ª (PCP)

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

metrológico legal os que não respeitem esta condição.	metrológico legal os que não respeitem esta condição.
<p><u>Artigo 13.º</u></p> <p><u>Fixação de contingentes</u></p>	
<p>1 - O número de táxis em cada concelho constará de contingentes fixados, com uma periodicidade não inferior a dois anos, pela câmara municipal, mediante audição prévia das entidades representativas do sector.</p> <p>2 - Os contingentes são estabelecidos por freguesia, para um conjunto de freguesias ou para as freguesias que constituem a sede do concelho.</p> <p>3 - Os contingentes e respectivos reajustamentos devem ser comunicados à DGGT aquando da sua fixação.</p>	<p>1 - (...)</p> <p>2 - Os contingentes são estabelecidos por freguesia, para um conjunto de freguesias ou para as freguesias que constituem a sede do concelho, podendo ainda ser estabelecidos contingentes intermunicipais, abrangendo concelhos limítrofes, nos termos e condições a definir entre as câmaras municipais mediante parecer prévio das associações representativas.</p> <p>3 - Podem ser definidos contingentes sazonais, quer através da definição de licenças limitadas a um determinado período temporal, quer através da deslocação sazonal de contingentes de um município para outro nos termos e condições a definir entre as câmaras municipais respetivas, mediante parecer prévio das associações representativas.</p> <p>4 - Os contingentes e respetivos reajustamentos devem ser comunicados ao IMT aquando da sua fixação.</p>
<p><u>Artigo 15.º</u></p> <p><u>Tipos de serviço</u></p>	
Os serviços de transporte em táxi são prestados em função da distância percorrida e dos tempos de espera, ou:	Os serviços de transporte em táxi são prestados:

<p>a) À hora, em função da duração do serviço;</p> <p>b) A percurso, em função de preços estabelecidos para determinados itinerários;</p> <p>c) A contrato, em função de acordo reduzido a escrito estabelecido por prazo não inferior a 30 dias, onde constem obrigatoriamente o respectivo prazo,</p> <p>d) A quilómetro, quando em função da quilometragem a percorrer. a identificação das partes e o preço acordado.</p>	<p>a) Em função da distância percorrida e dos tempos de espera;</p> <p>b) A percurso, competindo à Câmara Municipal, isolada ou em conjunto com os municípios limítrofes, e mediante parecer prévio das associações representativas do sector, definir os itinerários e respetivos preços;</p> <p>c) A contrato, celebrado por acordo reduzido a escrito ou em suporte digital, em sistema eletrónico disponível na viatura que permita o seu acesso e fiscalização, bem como a emissão da respetiva fatura certificada, nos demais termos e condições a definir por portaria do membro do Governo responsável pela área dos transportes, dos quais conste obrigatoriamente a identificação das partes, o preço acordado e o respetivo prazo;</p> <p>d) A quilómetro, em função da quilometragem a percorrer.</p>
---	---

Artigo 16.º

Regimes de estacionamento

<p>1 - As câmaras municipais fixam por regulamento um ou vários dos seguintes regimes de estacionamento:</p> <p>a) Livre - os táxis podem circular livremente à disposição do público, não existindo locais obrigatórios para estacionamento;</p>	<p>1 - (...)</p> <p>2 - (...)</p> <p>3 - As câmaras municipais podem também definir, mediante parecer prévio das associações representativas do sector, a regulamentação de acesso e funcionamento nos aeroportos e terminais portuários, incluindo a definição</p>
---	---

<p>b) Condicionado - os táxis podem estacionar em qualquer dos locais reservados para o efeito, até ao limite dos lugares fixados;</p> <p>c) Fixo - os táxis são obrigados a estacionar em locais determinados e constantes da respectiva licença;</p> <p>d) Escala - os táxis são obrigados a cumprir um regime sequencial de prestação de serviço.</p> <p>2 - As câmaras municipais podem ainda definir, por regulamento, as condições em que autorizam o estacionamento temporário dos táxis em local diferente do fixado para fazer face a situações de acréscimo excepcional e momentâneo da procura.</p>	<p>de uma tarifa especial exclusiva dessas praças.</p>
<p><u>Artigo 18.º</u></p> <p><u>Suspensão e abandono do exercício da atividade</u></p>	
<p>1 - O exercício da atividade de transportes em táxi pode ser suspenso mediante mera comunicação prévia aos municípios emissores da licença, por um período de até 365 dias consecutivos.</p> <p>2 - A retoma da atividade de transportes em táxi decorrente da suspensão deve ser comunicada pelo detentor da licença de táxi à câmara municipal responsável.</p> <p>3 - Uma vez comunicada a suspensão do exercício da atividade de transportes em táxi, não pode haver nova suspensão</p>	<p>1 - Salvo no caso fortuito ou de força maior, bem como de exercício de cargos sociais ou políticos, considera-se que há abandono de exercício da atividade sempre que os táxis não estejam à disposição do público durante 30 dias consecutivos ou 60 interpolados dentro do período de um ano.</p> <p>2 - As câmaras municipais devem regular, mediante parecer prévio das associações representativas do sector, a possibilidade de suspensão voluntária da atividade, sem perda de quaisquer direitos, a</p>

<p>num período de 365 dias consecutivos, contados a partir do último dia de suspensão.</p> <p>4 - As câmaras municipais podem opor-se à suspensão do exercício da atividade quando tiverem fixado um contingente inferior a sete táxis por concelho, no prazo de 10 dias úteis.</p> <p>5 - Presume-se que há abandono quando tiverem decorrido 365 dias consecutivos desde a emissão do último recibo comprovativo do valor total do serviço prestado, nos termos impostos pelo «sistema de tarifário» ou quando o taxímetro do veículo afeto à atividade de transportes em táxi não tenha registos de deslocações nesse período.</p> <p>6 - O abandono do exercício da atividade determina a caducidade do direito à licença do táxi.</p>	<p>solicitar de forma motivada pelos titulares das licenças de táxi.</p> <p>3 - (anterior n.º 6).</p>
<p>Artigo 20.º</p> <p>Regime de preços</p>	
<p>Os transportes em táxi estão sujeitos ao regime de preços fixado em legislação especial.</p>	<p>1 - Os transportes em táxi estão sujeitos ao regime de preços fixado em legislação especial, com exceção do disposto no número seguinte.</p> <p>2 - As Câmaras Municipais podem definir tarifas intermunicipais e sazonais, na sequência da implementação de alguma das situações previstas no número 3 do artigo 13.º, bem como na situação a que se refere o número 3 do artigo 16.º, nos termos e condições a propor pelas</p>

	<p>câmaras municipais envolvidas após acordo entre estas e parecer prévio das associações representativas.</p> <p>3 - Deve ser introduzido no regime de preços, nos termos da legislação especial a que se reporta o número 1 do presente artigo, a tarifa especial noturna a aplicar nas noites de 24, 25 e 31 de Dezembro e 1 de Janeiro, bem como, para as viaturas com capacidade para mais de quatro lugares, a possibilidade de aplicarem a tarifa que competir ao efetivo número de passageiros a transportar.»</p>
--	--