



Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas e Habitação

---

**Parecer**

**Projeto de Lei 172/XIV/1<sup>a</sup> (PCP)**

**Relator(a):** Deputada

Márcia Passos

---

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



Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas e Habitação

---

## **ÍNDICE**

**PARTE I - CONSIDERANDOS E ENQUADRAMENTO**

**PARTE II - OPINIÃO DO DEPUTADO RELATOR**

**PARTE III - CONCLUSÕES**

**PARTE IV- ANEXOS**

## PARTE I – CONSIDERANDOS E ENQUADRAMENTO

### Nota Prévia

1 – A iniciativa legislativa deu entrada na mesa da Assembleia da República em 2019/12/18.

2 - Por despacho do Senhor Presidente da Assembleia da República, baixou à Comissão de Economia, Inovação, Obras Públicas e Habitação em 2019/12/20, no cumprimento do nº1 do artigo 129º do Regimento da Assembleia da República (RAR), tendo sido designada relatora a Deputada Márcia Passos.

3 - Nos termos do artigo 131º do RAR foi elaborada pelos serviços a respetiva nota técnica em 2020/02/20.

### I – Considerandos gerais

Com a presente iniciativa o Grupo Parlamentar do PCP propõe uma alteração ao DL n.º 251/98, de 11 de agosto, que regulamenta o acesso à atividade e ao mercado dos transportes em táxi, justificado com o que alega serem os efeitos negativos causados pela implementação de um novo regime paralelo ao do setor dos táxis, mas também com a considerada insuficiente e ineficaz produção legislativa governativa:

- A entrada em vigor da Lei n.º 45/2018, que regulou a atividade TVDE, terá instituído um regime jurídico que se entende estar em “*concorrência desleal com o táxi*” e tornou mais premente a necessidade de revisão e modernização do setor dos táxis;

- Pretende dar continuidade a um *“conjunto de propostas amplamente consensualizadas no setor do táxi”*, bem como proceder a correções ao DL n.º 3/2019, de 11 de janeiro, que possibilitou a suspensão da atividade de transportes em táxi, sustentando alterações aos artigos que regulam taxímetros, fixação de contingentes, tipos de serviços, regimes de estacionamento, suspensão e abandono do exercício da atividade e ainda regime de preços, a saber:
  - a) Obrigação de se colocar o taxímetro na parte superior central do tablier ou no espelho retrovisor, promovendo-se a *“transparência e o respeito dos utentes do táxi”*;
  - b) Possibilidade de criação de contingentes especiais e sazonais, mediante atribuição de licenças limitadas a um período temporal ou através de deslocação sazonal de contingentes entre municípios;
  - c) 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;
  - d) É eliminada 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;
  - e) No respeitante ao regime de estacionamento, é conferido o poder às câmaras municipais de definir a regulamentação do acesso e funcionamento danos aeroportos e terminais portuários;
  - f) É proposta 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.

g) É consignada a possibilidade de suspensão voluntária da atividade e eliminada 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.

h) Em sede de regime de preços é instituída 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.

i) Confere ao poder local e regional, a capacidade de decisão 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, embora carecendo sempre do parecer prévio das associações representativas.

É disponibilizado junto com a Nota Técnica anexa, um quadro comparativo entre o regime vigente e as alterações propostas decorrentes da presente iniciativa.

## **II - Enquadramento jurídico nacional**

A Lei de Bases do Sistema de Transportes Terrestres, aprovada pela Lei n.º 10/90, de 17 de março (com as alterações introduzidas pela Lei n.º 3-B/2000, de 3 de abril e pelos Decretos-Lei n.º 380/2007, de 13 de novembro e n.º 43/2008, de 10 de março), fixou como objetivos e princípios gerais, entre outros, a adequada oferta de serviços de transporte - quer de passageiros quer de mercadorias- 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.

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:

- transporte em táxi, com atividade regulada pelo D.L. n.º 251/98, de 11 de agosto;
- transporte em veículo descaracterizado a partir de plataforma eletrónica (TVDE), estes com regime jurídico definido pela Lei n.º 45/2018, de 10 de agosto, retificada pela D. R. n.º 25-A/2018, de 10 de agosto.

A Nota Técnica anexa ao presente Parecer detalha com maior desenvolvimento, a regulamentação que dá suporte à legislação enquadradora e caracterizadora da atividade do transporte em táxi.

O acesso à atividade de transporte em táxi é feito através de sociedades comerciais ou cooperativas licenciadas atualmente pelo Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P.

- IMT, I.P., por estabelecimentos individuais de responsabilidade limitada ou por empresários em nome individual no caso de pretenderem explorar uma única licença, cabendo a concessão de licenças 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 profissional e os veículos devidamente identificados, de acordo com as condições e características previstas e regulamentadas por portaria. O taxímetro deve ser colocado na metade superior do tablier ou em cima deste, ou no espelho retrovisor, em local bem visível pelos passageiros, sendo precedido de homologação e sujeito a aferição por parte de entidades devidamente reconhecidas para efeitos de controlo metrológico dos aparelhos de medição de tempo e distância.

Destaca-se ainda o facto de o número de táxis em cada concelho ser 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 comunicado 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;
- 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.

### III – Contributos recebidos

Foram pedidos pareceres à DECO, à Associação Nacional de municípios Portugueses-ANMP e à Comissão Nacional de Proteção de Dados-CNPD, que constam de anexo ao presente parecer, e que incidem sobre alguns dos artigos da iniciativa legislativa:

a) DECO:

Tece algumas considerações gerais resultantes da análise de enquadramento que fazem ao setor, dos estudos que realizam, e das reclamações dos consumidores.

Partindo da situação que considera de *'desequilíbrio da relação entre o prestador de serviços e o utente/consumidor com manifesto prejuízo para este'*, faz um breve historial da situação, onde se inclui referência à criação por despacho governamental em julho de 2016 do «Grupo de Trabalho para a modernização do setor do transporte público de passageiros em automóvel ligeiro», e às recomendações que resultaram do trabalho desenvolvido por aquele grupo.

No quadro legislativo faz referência às três Resoluções da Assembleia das República, n.ºs 227, 228 e 229/2018, de 6 de agosto de 2018, à Portaria 294/2018, de 31 de outubro no que respeita a algumas características dos veículos a utilizar nesta atividade, bem como à publicação do DL n.º 3/2019, que atualizou a regulamentação de *'acesso à atividade e ao mercado dos transportes em táxi'*, considerando não obstante, a necessidade de se proceder a uma reforma da regulamentação jurídica do setor do táxi.

Evoca ainda a pronúncia da Autoridade da Concorrência, em Relatório de 2016, em que identificava os principais constrangimentos à concorrência no transporte de passageiros em veículos ligeiros com motorista, e a apreciação feita pelo Presidente da República, que em 2018 alertou para a necessidade de

Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas e Habitação

---

modernização da regulação dos táxis, ao vetar o Decreto n.º 201/XIII, relativo ao regime jurídico de transporte individual e remunerado de passageiros em veículos descaracterizados a partir de plataforma eletrónica.

Termina a DECO com recomendação da revisão e flexibilização do regime do setor do transporte em táxi, com a observação de alguns princípios e considerações que enumera para garantir a proteção dos direitos e legítimos interesses dos consumidores, com alusão aos artigos que o PJI pretende alterar:

art.º 11.º - Taxímetros (nrs. 2 e 3);

art.º 15.º - Tipos de serviço;

art.º 16.º - Regimes de estacionamento (nr.º 3);

art.º 18.º - Suspensão e abandono do exercício da atividade;

art.º 20.º - Regime de preços (nrs 2 e 3).

b) Associação Nacional de Municípios Portugueses (ANMP):

Apresenta um conjunto de propostas, condicionando o seu parecer favorável à aprovação das mesmas, concretamente aos seguintes artigos:

art.º 13.º (n.ºs 2 e 3) – Fixação de contingentes;

art.º 15.º (alínea b)) – Tipos de serviço;

art.º 18.º (n.º 2) – suspensão e abandono do exercício da atividade; e

art.º 20.º (n.º3) – Regime de preços.

c) Parecer da Comissão Nacional de Proteção de Dados (CNPd):

Refere nada ter a observar já que a iniciativa não contempla qualquer norma que determine ou regule a realização de qualquer tratamento de dados.

#### **IV - Iniciativas legislativas e petições pendentes**

a) Iniciativas pendentes (Iniciativas legislativas e petições)

Consultada a base de dados da atividade parlamentar e do processo legislativo, verificou-se não existirem iniciativas legislativas ou petições pendentes sobre a mesma matéria.

b) Antecedentes parlamentares (iniciativas legislativas e petições)

Já na XIV Legislatura foi apresentado o Projeto de Lei 319/XIVI/1.<sup>a</sup> (PCP) – “Garante um apoio de proteção social a trabalhadores com vínculos laborais precários em situação de desemprego, designadamente trabalhadores do sector do táxi e trabalhadores domésticos”, que versa matéria conexa.

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

- Projeto de Lei 1242/XIII/4.<sup>a</sup> (PCP) – “Modernização do regime de atividade do sector do Táxi (9.<sup>a</sup> alteração ao Decreto-Lei n.º 251/98, de 11 de agosto)”;
- Projeto de Lei 1156/XIII/4.<sup>a</sup> (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.<sup>a</sup> (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 n.º 45/2018, de 1 de agosto)”;
- Projeto de Lei 1001/XIII/4.<sup>a</sup> (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 n.º 45/2018, de 1 de agosto);

Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas e Habitação

---

- Projeto de Lei 1000/XIII/4.<sup>a</sup> (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 n.º 45/2018, de 1 de agosto);
- Projeto de Lei 994/XIII/4.<sup>a</sup> (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»

#### **V – Análise de direito comparado**

A Nota Técnica em anexo faz breve um enquadramento internacional ao nível dos países europeus, focado em Espanha e França.

#### **PARTE II - OPINIÃO DA DEPUTADA RELATORA**

A autora do parecer reserva a sua posição para a discussão da iniciativa legislativa em plenário, nos termos do n.º 3 do art.º 137.º do Regimento da Assembleia da República.

#### **PARTE III - CONCLUSÕES**

Face aos considerandos já mencionados, a Comissão de Economia, Inovação, Obras Públicas e Habitação (CEIOPH) adota o seguinte parecer:

- 1 – O Grupo Parlamentar do PCP tomou a iniciativa de apresentar o Projeto de Lei n.º 172/XIV/1.<sup>a</sup> que propõe a “*Modernização do regime de atividade do sector do Táxi (9.ª alteração ao Decreto-Lei n.º 251/98, de 11 de agosto)*”;
- 2 – O presente Projeto de Lei cumpre todos os requisitos constitucionais, legais e regimentais necessários à sua tramitação;



Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas e Habitação

---

3 – Deverá o presente parecer ser remetido a Sua Ex.<sup>a</sup> o Presidente da Assembleia da República para apreciação em Plenário.

**PARTE IV- ANEXOS**

Anexa-se a nota técnica elaborada pelos serviços da Assembleia da República ao abrigo do disposto no artigo 131.º do Regimento da Assembleia da República.

Palácio de S. Bento, 5 de abril de 2021

O Deputado Relator

(Márcia Passos)

O Vice-Presidente da Comissão

(Pedro Coimbra)