**CONTRIBUTO DA APTAD para o**

**Projeto de Lei n.º 396/XVII/1.ª apresentado pelo Grupo Parlamentar do PSD**

No seguimento da apresentação do Projeto de Lei n.º 396/XVII/1.ª, a APTAD – Associação Portuguesa de Transportadores em Automóveis Descaracterizados apresenta o seu contributo público enquanto entidade representativa dos operadores TVDE em Portugal.

A APTAD acompanha com sentido de responsabilidade todas as iniciativas legislativas que visem alterar o enquadramento jurídico do Transporte Individual e Remunerado de Passageiros em Veículo Descaracterizado a partir de Plataforma Eletrónica, regulado pela Lei n.º 45/2018. Decorridos mais de dez anos desde o início da atividade e sete anos após a sua regulamentação, o setor atingiu um grau de maturidade que impõe correções estruturais, sustentadas em dados objetivos, análise económica rigorosa e critérios de interesse público.

Os relatórios técnicos elaborados pela APTAD, designadamente a "Proposta de Alteração Legislativa da APTAD à Lei n.º 45/2018" e o documento técnico de suporte relativo à taxa de ocupação, evidenciam fragilidades persistentes: excesso de oferta de veículos que exerce uma pressão descendente sobre tarifas para níveis inferiores aos custos reais, resultando numa reduzida taxa de ocupação que obriga a jornadas excessivas para obtenção de rendimentos equiparáveis ao salário mínimo nacional, e acentuada assimetria de poder negocial entre operadores e plataformas eletrónicas.

O presente contributo visa enriquecer o debate legislativo com propostas tecnicamente fundamentadas, orientadas por princípios de sustentabilidade económica, concorrência leal, transparência, proteção do trabalho e previsibilidade para os utilizadores. A APTAD defende um quadro regulatório moderno e equilibrado que preserve a inovação tecnológica, mas que assegure justiça económica, estabilidade do mercado e dignidade de quem trabalha.

**1. Designação da atividade**

**Posição da APTAD: Não se opõe**

A APTAD não se opõe à manutenção da designação TVDE, nem a uma eventual reformulação terminológica da atividade, desde que tal alteração não produza efeitos materiais indesejáveis, nem introduza ambiguidades jurídicas, operacionais ou fiscais.

**2. Empresas de táxi como operadores de TVDE**

**Posição da APTAD: Rejeição absoluta**

A APTAD rejeita liminarmente esta medida e não admite a sua inclusão numa revisão da Lei.

A proposta de permitir que empresas titulares de alvará de táxi possam exercer, em simultâneo, a atividade de operador de TVDE suscita incompatibilidades jurídicas, económicas e regulatórias relevantes, e coloca em causa a coerência do sistema.

O regime do táxi assenta na natureza de serviço público de transporte, sujeito a contingentes municipais, tarifas administrativas e um conjunto de prerrogativas e obrigações específicas. O TVDE é, pelo contrário, uma atividade prestada em regime concorrencial, com dinâmica de mercado própria e pressupostos distintos de entrada, operação, supervisão e formação de preços.

A "fusão prática" destes dois regimes, ainda que sob a mesma pessoa coletiva, cria inevitáveis zonas de sobreposição, com risco elevado de distorções concorrenciais. Em termos simples, permitir o exercício simultâneo, na mesma estrutura empresarial e sob o mesmo titular, tende a incentivar estratégias de arbitragem regulatória, dificultando a fiscalização e fragilizando a confiança dos agentes económicos e dos utilizadores.

Acresce um elemento decisivo: esta medida não reúne consenso em nenhum dos setores envolvidos. A Autoridade da Mobilidade e dos Transportes tem defendido, de forma consistente, a necessidade de separação clara entre regimes, precisamente para evitar confusão normativa e desequilíbrios de mercado. Do mesmo modo, associações representativas do setor TVDE e associações representativas do setor do táxi têm manifestado oposição a esta convergência, por considerarem que descaracteriza e fragiliza ambos os regimes.

Não se identifica, assim, qualquer racional económico, social ou regulatório credível que justifique a insistência numa medida que aumenta a litigiosidade, cria insegurança jurídica e agrava a perceção de desigualdade concorrencial. A modernização do setor exige regras claras, coerentes e previsíveis. Misturar regimes jurídicos distintos não resolve problemas estruturais e poderá agravá-los.

**3. Registo simultâneo de veículos como táxi e TVDE**

**Posição da APTAD: Rejeição absoluta**

A APTAD rejeita categoricamente esta proposta e não admite a sua inclusão na revisão legislativa.

Permitir que um mesmo veículo opere simultaneamente nos regimes de táxi e de TVDE constitui uma violação direta do princípio da separação de regimes jurídicos que estrutura o modelo português de mobilidade individual. O táxi é um serviço público regulado, com prerrogativas e obrigações específicas, enquanto o TVDE é um serviço prestado em regime concorrencial, com enquadramento distinto.

A alegada possibilidade de alternância por "horários" não resolve o problema estrutural. O veículo mantém um único enquadramento jurídico, fiscal e administrativo. A sobreposição de regimes gera incerteza na fiscalização, na aplicação de regras tarifárias, na identificação do serviço e no enquadramento segurador.

Colocam-se questões práticas incontornáveis:

- Pode um táxi, quando está a operar em TVDE, utilizar a faixa BUS? Se sim, está a beneficiar de uma prerrogativa associada ao regime de serviço público para uma operação concorrencial. Se não, como se fiscaliza em tempo real essa distinção?
- O táxi beneficia de regimes fiscais próprios na aquisição de viaturas e em determinados custos de operação. Como se assegura que esses benefícios não são utilizados para financiar atividade concorrencial em TVDE, criando distorção face aos operadores exclusivamente TVDE que não dispõem desses apoios?
- Como se diferencia, para efeitos de fiscalização municipal e nacional, o momento exato em que o veículo transita entre regimes? A identificação exterior altera-se? O seguro distingue a natureza da viagem?

A coexistência de dois estatutos jurídicos no mesmo ativo físico cria uma zona cinzenta permanente, dificulta o controlo efetivo do cumprimento legal e potencia desigualdade concorrencial.

Em vez de simplificar o sistema, a medida aumentaria complexidade regulatória, fragilizaria a coerência do modelo e criaria litigiosidade acrescida, sem demonstrar qualquer benefício público claro que compense os riscos económicos e jurídicos associados.

A clareza regulatória e a separação funcional entre regimes são condições essenciais para a estabilidade do setor. A sua diluição constituiria um retrocesso.

**4. Separação entre operadores, plataformas e entidades formadoras**

**Posição da APTAD: Apoia**

A APTAD apoia a consagração legal da separação entre operadores de TVDE, operadores de plataformas eletrónicas e entidades formadoras.

A estanquidade entre funções é um princípio de boa regulação, essencial para prevenir conflitos de interesse, promover transparência e garantir que a formação é independente, exigente e orientada para a qualidade do serviço, segurança rodoviária e interesse público.

**5. Distinção terminológica entre operadores e plataformas**

**Posição da APTAD: Não se opõe**

A APTAD não se opõe a esta clarificação terminológica. Ainda assim, importa referir que, na prática do setor, não tem existido controvérsia material quanto à distinção entre operador e plataforma.

Caso o legislador avance com a clarificação, deverá fazê-lo de forma a reforçar a correta imputação de responsabilidades e a evitar zonas cinzentas na fiscalização, especialmente no domínio contratual, na partilha de dados e no regime sancionatório.

**6. Harmonização da vigência das licenças**

**Posição da APTAD: Apoia**

A APTAD apoia a harmonização dos prazos de vigência em ciclos definidos, por contribuir para maior coerência regulatória e previsibilidade.

Um ciclo uniforme permite planeamento empresarial, facilita a gestão administrativa do Estado e promove uma avaliação periódica mais estruturada do cumprimento de requisitos legais, sobretudo em matérias de dados, transparência e fiscalização.

**7. Comunicação obrigatória de contratos à AMT**

**Posição da APTAD: Apoia**

A APTAD apoia a obrigação de comunicação dos contratos de adesão à AMT, entendendo que pode reforçar a transparência contratual e promover maior conformidade das cláusulas com o regime das cláusulas contratuais gerais e a legislação de defesa do consumidor.

Esta medida poderá ser particularmente relevante no contexto de assimetria negocial existente, em que os operadores e motoristas aderem a termos unilaterais frequentemente extensos, tecnicamente complexos e com alterações periódicas.

**8. Dispensa de formação para motoristas de táxi**

**Posição da APTAD: Não se opõe, desde que exista reciprocidade plena**

A APTAD não se opõe à dispensa, desde que a solução adotada assente num verdadeiro princípio de reciprocidade.

Se o certificado de motorista de táxi for considerado título suficiente para o exercício da atividade de TVDE, então o certificado de motorista de TVDE deverá igualmente habilitar o seu titular a exercer a atividade de táxi, nos mesmos termos e condições.

Apenas uma solução plenamente recíproca garante equidade, evita discriminações injustificadas e assegura coerência no sistema de qualificações, reconhecendo que ambas as atividades envolvem transporte individual de passageiros e exigem padrões equivalentes de responsabilidade, segurança e idoneidade.

**9. Selo holográfico físico inamovível**

**Posição da APTAD: Rejeição absoluta**

A APTAD rejeita, de forma clara e definitiva, esta proposta.

Num contexto em que o próprio Estado tem vindo a desmaterializar processos e a eliminar selos físicos, substituindo-os por fiscalização eletrónica baseada em matrícula e acesso a bases de dados interligadas, a introdução de um selo físico é um retrocesso burocrático.

A medida não melhora a eficácia de fiscalização, não acrescenta valor para o utilizador, e cria custos diretos e indiretos para os operadores. Acresce que introduz rigidez administrativa, penalizando a gestão de frota e a modernização tecnológica, num setor que exige flexibilidade e eficiência.

**10. Alargamento a triciclos, quadriciclos e ciclomotores**

**Posição da APTAD: Rejeição absoluta**

A APTAD rejeita categoricamente esta proposta.

O regime TVDE foi concebido para operar com veículos ligeiros de passageiros, até nove lugares, garantindo padrões mínimos de conforto, segurança, estabilidade e previsibilidade do serviço. A inclusão de microveículos altera substancialmente a matriz do regime e cria desigualdade concorrencial face a veículos com características técnicas e estruturas de custo radicalmente distintas.

Se o objetivo for promover novas soluções de mobilidade urbana, isso deve ser feito através de enquadramento autónomo, com regras próprias, requisitos técnicos

específicos e regime de fiscalização adequado. A diluição do regime TVDE não é o caminho.

**11. Alargamento do limite de idade das viaturas**

**Posição da APTAD: Apoia**

A APTAD apoia o alargamento do limite de idade das viaturas, com diferenciação positiva para veículos elétricos, por ser compatível com as exigências de segurança asseguradas pelas inspeções periódicas obrigatórias e por introduzir racionalidade económica na gestão de frota.

A medida reduz pressão financeira sobre micro e pequenas empresas e permite uma transição energética mais sustentável, sem comprometer a qualidade do serviço.

**12. Publicidade nas viaturas**

**Posição da APTAD: Apoia**

A APTAD apoia a possibilidade de publicidade nas viaturas TVDE como fonte legítima de receita complementar, desde que devidamente regulada, sem prejuízo da segurança rodoviária, do cumprimento do Código da Estrada e das regras aplicáveis em matéria de publicidade.

Num setor pressionado por margens reduzidas, a diversificação de receitas pode contribuir para maior sustentabilidade das empresas operadoras.

**13. Proibição de contratos de comodato e usufruto**

**Posição da APTAD: Apoia, com exceção limitada**

A APTAD apoia a medida por reforçar transparência e clareza na cadeia de responsabilidades associadas às viaturas afetas ao TVDE.

Contudo, por elementar justiça e proporcionalidade, deverá ser prevista uma exceção limitada que permita ao sócio-gerente da empresa operadora afetar uma única viatura através de contrato de comodato, salvaguardando a realidade das micro e pequenas empresas, sem abrir portas a modelos opacos de intermediação.

**14. Comissão máxima de 25% sobre valor sem IVA**

**Posição da APTAD: Apoia**

A APTAD apoia esta clarificação por reforçar transparência e evitar distorções na remuneração das plataformas. O cálculo sobre o valor sem IVA contribui para comparabilidade e reduz ambiguidades.

**15. Eliminação de limites à tarifa dinâmica**

**Posição da APTAD: Apoia**

A APTAD apoia a eliminação de limites à tarifa dinâmica, por entender que a flexibilidade de preços é mecanismo essencial de equilíbrio entre oferta e procura, assegurando disponibilidade de serviço em períodos de pico.

A liberdade tarifária deve, no entanto, coexistir com pisos mínimos adequados e com supervisão efetiva em caso de eventual abuso de posição dominante.

**16. Partilha obrigatória de dados em tempo real com o IMT**

**Posição da APTAD: Apoia**

A APTAD apoia a obrigatoriedade de partilha de dados em tempo real com o IMT, por reforçar a fiscalização, combater fraude e assegurar igualdade de regras entre plataformas.

A partilha de dados é também condição necessária para políticas públicas baseadas em evidência, bem como para a monitorização de indicadores essenciais como tempos de disponibilidade, taxas de ocupação, preços médios e padrões de operação por território.

**17. Seleção da língua do motorista**

**Posição da APTAD: Questiona a necessidade**

A APTAD questiona a necessidade desta medida. O curso de motorista TVDE é ministrado em língua portuguesa e a própria legislação já prevê que a prestação do serviço seja realizada em português.

A imposição adicional desta funcionalidade pode revelar-se redundante e desviada face às prioridades estruturais do setor.

**18. Botão de pânico para motoristas e utentes**

**Posição da APTAD: Apoia**

A APTAD apoia a consagração legal do botão de pânico para motoristas e utentes, entendendo que reforça a segurança preventiva e promove padrões mínimos uniformes de proteção, especialmente relevantes num serviço prestado com base em plataforma eletrónica.

**19. Avaliação de utilizadores por motoristas e obrigatoriedade de avaliação mútua**

**Posição da APTAD: Apoia**

A APTAD apoia o fim da proibição de mecanismos de avaliação dos utilizadores por parte dos motoristas e a obrigação de disponibilização de avaliação mútua.

A avaliação bilateral promove equilíbrio na relação, reforça segurança e incentiva comportamentos responsáveis e respeitadores por ambas as partes, contribuindo para melhoria global do serviço.

**20. Clarificação das competências sancionatórias**

**Posição da APTAD: Apoia**

A APTAD apoia a clarificação do regime sancionatório, por reforçar segurança jurídica, eficácia da fiscalização e justiça na imputação de responsabilidades.

A correta imputação é particularmente relevante num setor com múltiplos intervenientes, em que infrações podem decorrer de decisões da plataforma, atos do operador ou conduta do motorista.

**21. Autonomia das Regiões Autónomas**

**Posição da APTAD: Apoia com limites claros**

A APTAD reconhece a necessidade de adaptação a realidades territoriais próprias. Contudo, a autonomia não pode restringir ou desvirtuar o modelo concorrencial do TVDE, nem introduzir contingentes encapotados ou restrições artificiais à entrada no mercado.

A habilitação legislativa regional deve ser interpretada de forma estrita e proporcional, limitada a ajustamentos operacionais compatíveis com o regime geral e respeitando os princípios da concorrência, igualdade de acesso e liberdade de iniciativa económica.

**22. Medida Essencial Ausente: Taxa de Ocupação Mínima**

**Posição da APTAD: Essencial e vital**

A proposta apresentada omite a medida estrutural mais relevante para a sustentabilidade do setor: a fixação de uma taxa de ocupação mínima por plataforma e por território contínuo.

A taxa de ocupação traduz, de forma objetiva, a relação entre o tempo efetivamente faturado em viagem e o tempo total de disponibilidade. É, por isso, o indicador mais direto para medir a produtividade, o equilíbrio entre oferta e procura, e se o mercado está a gerar rendimento sustentável.

Os dados evidenciam excesso de oferta e uma realidade de baixa ocupação. Durante o ano de 2025 estavam ativos cerca de 36 mil veículos TVDE.

Num cenário de 300 mil a 600 mil viagens diárias e duração média de viagem em torno dos 15 minutos, a taxa de ocupação estimada varia entre 35% e os 50%.

Uma taxa de ocupação inferior a 50% tem efeitos económicos e sociais previsíveis:

- diluição de rendimento por veículo e por motorista
- necessidade de jornadas excessivas para atingir rendimentos mínimos
- aumento de quilómetros em vazio, congestionamento e emissões
- instabilidade económica estrutural, com pressão descendente sobre preços e qualidade

A APTAD considera aceitável uma taxa de ocupação superior a 70%. Abaixo desse limiar, o modelo tende a tornar-se economicamente insustentável e socialmente degradante.

A fixação anual de uma taxa mínima pela AMT, com bloqueio de inscrição de novos veículos por plataforma e por território contínuo quando o limiar não seja cumprido, constitui um mecanismo técnico, objetivo e transparente para ajustar oferta à procura real, sem recorrer a contingentes administrativos fixos. Esta solução preserva a lógica concorrencial do setor, evitando que a expansão artificial de frota continue a esmagar rendimentos e a degradar o serviço.

Sem esta medida, qualquer revisão legislativa ficará incompleta e incapaz de resolver o problema central do setor: a sustentabilidade económica.

**Conclusão**

A APTAD apoia as medidas que reforcem transparência, concorrência leal, segurança e sustentabilidade. Rejeita categoricamente propostas que misturem regimes jurídicos distintos, introduzam retrocessos burocráticos ou descaracterizem o modelo TVDE.

A APTAD reafirma total disponibilidade para colaborar com os Senhores Deputados, comissões parlamentares e demais entidades competentes, contribuindo para uma revisão legislativa moderna, transparente, equilibrada e baseada em evidência.

O setor TVDE necessita de equilíbrio estrutural. Esse equilíbrio depende, de forma decisiva, da consagração da taxa de ocupação mínima e da existência de pisos tarifários adequados, capazes de garantir previsibilidade ao utilizador, viabilidade às empresas e dignidade a quem trabalha.

Clausulado do Projeto de Lei n.º 396/XVII/1.ª revisto com as posições da APTAD

Artigo 1.º

**Objeto**

O presente diploma procede à primeira alteração à Lei n.º 45/2018, de 10 de agosto.

Artigo 2.º

**Alteração à Lei n.º 45/2018, de 10 de agosto**

Os artigos 1.º, 2.º, 3.º, 5.º, 10.º, 12.º, 13.º, 14.º, 15.º, 17.º, 18.º, 19.º, 20.º, 21.º, 23.º, 25.º, 26.º, 28.º e 30.º da Lei n.º 45/2018, de 10 de agosto, passam a ter a seguinte redação:

«Artigo 1.º

Objeto e âmbito

1 – A presente lei estabelece o regime jurídico da atividade de transporte remunerado de passageiros em veículos de disponibilização eletrónica, doravante designado Regime TVDE.

2 – A presente lei estabelece ainda o regime jurídico das plataformas eletrónicas que organizam e disponibilizam aos interessados serviços de transporte remunerado de passageiros em veículos de disponibilização eletrónica.»

Artigo 2.º

[...]

1 - [...]

2 - [...]

3 - [...]

*(retirado o número 4 do Projeto de Lei n.º 396/XVII/1.ª)*

4 - O operador de TVDE, e o gestor de plataforma eletrónica, não podem ser proprietários, nem financiar ou ser parte interessada, direta ou indiretamente, em negócio relativo a entidades formadoras de motoristas de TVDE.

Artigo 3.º

[...]

1 - O início da atividade de operador de TVDE está sujeito a licenciamento do Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I. P., (IMT, I. P.), a requerer por via eletrónica mediante o preenchimento de formulário normalizado e disponibilizado através do Balcão do Empreendedor, a que se refere o artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 92/2010, de 26 de julho, procedendo aquela entidade, no prazo de 30 dias úteis pós o pagamento da taxa devida, à análise do pedido e à respetiva decisão, considerando-se este tacitamente deferido se no prazo previsto não for proferida decisão.

2 - [...]

3 - [Revogado]

4 – [...]:

a) [...]

b) [...]

c) [...]

d) Número do registo nacional ou europeu da marca adotada para a operação;

e) [...]

f) [...]

g) [...];

h) [...];

i) Comprovativo da situação fiscal e contributiva regularizada.

5 - [...]

6 - [...]

7 - [...]

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

9 - O pedido de renovação a que se refere o número anterior deve ser apresentado com a antecedência de seis meses do termo da validade.

10 - As alterações aos requisitos de acesso ou exercício da atividade têm de ser comunicadas pelo operador de TVDE, ao IMT, I.P., no prazo de 10 dias contados da data da sua verificação.

11 - O IMT, I. P., mantém no seu sítio da Internet a lista e contactos dos operadores habilitados a exercer a atividade de operadores TVDE nos termos do presente artigo.

Artigo 5.º

[...]

1 - [...]

2 - [...]

3 - O gestor de plataforma eletrónica está obrigado a enviar uma cópia das respetivas minutas do contrato de adesão referido no número anterior à Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT), assim como das alterações que venha a efetuar nos mesmos após esse envio.

4 - A AMT pode, no prazo de 20 dias, notificar o gestor de plataforma eletrónica para corrigir cláusulas que considere desconformes com a lei, considerando-se como pronúncia favorável a ausência de notificação, sem prejuízo da faculdade de supervisão a todo o tempo, pela AMT, da legalidade das cláusulas constantes dos contratos de adesão.

5 - Se o gestor de plataforma eletrónica mantiver no contrato cláusulas que tenham sido objeto de pronúncia desfavorável, deve a AMT proceder nos termos do regime revisto nos artigos 25.º e seguintes do Decreto-Lei n.º 446/85, d e 25 de outubro, na sua redação atual.

6 - [anterior n.º 3]

Artigo 10.º

[...]

1 - [...] *(mantém a redação original da Lei 45/2018)*

2 - [...]

a) [...]

b) [...]

c) [...]

d) [...]

e) [...]

3 - [...]

4 - [...]

2-A – *(retirada a redação do Projeto de Lei n.º 396/XVII/1.ª)*

5 - O certificado de motorista de TVDE é emitido pelo IMT, I.P., após o pagamento da taxa devida e a verificação do cumprimento dos requisitos nos termos referidos na alínea d) do n.º 2 do presente artigo, e é válido pelo período de cinco anos, renovável por iguais períodos, contados da data da sua emissão pelo IMT, I. P.

6 - A renovação a que se refere o número anterior depende do preenchimento cumulativo dos requisitos de idoneidade e da frequência do curso de formação contínua, nos termos previstos em portaria do membro do Governo competente, podendo ser requerida até um ano após o termo da respetiva validade, sem prejuízo de dever ser apresentada, sempre que possível, com a antecedência de seis meses relativamente ao termo daquela validade. *(redação alterada para incluir o prazo de um ano para renovação)*

7 - [anterior n.º 6].

8 - [anterior n.º 7].

9 - [anterior n.º 8].

10 - [anterior n.º 9].

11 - [anterior n.º 10].

12 - [anterior n.º 11].

13 - Sem prejuízo da aplicação da demais legislação vigente, ao motorista de TVDE 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 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, não podendo, em qualquer caso, exceder 10 horas de disponibilidade em cada período de 24 horas, nem um total acumulado de 60 horas de disponibilidade em cada período de sete dias consecutivos, independentemente do número de plataformas em que se encontre registado ou ativo. *(redação alterada para clarificar que o tempo de disponibilidade é devidamente contabilizado)*

Artigo 12.º

[...]

1 - Para o exercício da atividade de TVDE apenas podem ser utilizados veículos que cumpram os requisitos técnicos fixados pelo IMT, I.P., inscritos pelos operadores de TVDE em plataforma eletrónica, competindo ao respetivo gestor atestar o cumprimento dos requisitos legais e regulamentares aplicáveis aos veículos. *(redação alterada para evitar burocratização e custos)*

2 – *(retirada a redação do Projeto de Lei n.º 396/XVII/1.ª)*

3 – *(retirada a redação do Projeto de Lei n.º 396/XVII/1.ª)*

4 – *(retirada a redação do Projeto de Lei n.º 396/XVII/1.ª)*

2 - O gestor de plataforma eletrónica não pode ser proprietário de veículos afetos à atividade de TVDE, nem financiar, deter, promover, intermediar, ser parte interessada ou participar, direta ou indiretamente, em quaisquer negócios relativos à aquisição, aluguer, leasing, comodato, usufruto ou qualquer outra forma de utilização de veículos afetos a TVDE, bem como manter qualquer relação comercial, exclusiva ou não, com operadores de TVDE suscetível de afetar a respetiva independência económica ou distorcer as condições de concorrência. *(redação alterada para clarificar)*

3 - *(mantém a redação original da Lei 45/2018)*

4 - Os veículos afetos à atividade de TVDE devem possuir idade inferior a 10 anos a contar da data da primeira matrícula, podendo, no caso de veículos automóveis ligeiros exclusivamente elétricos, possuir idade até 12 anos a contar da data da primeira matrícula.

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

6 - Sem prejuízo dos demais seguros exigidos por lei, os veículos que efetuem TVDE devem possuir seguro de responsabilidade civil, que inclua os passageiros transportados e respetivos prejuízos, em valor não inferior ao mínimo legalmente exigido.

7 - *(mantém a redação original da Lei 45/2018)*

8 - É permitida a colocação ou exibição de publicidade no interior ou exterior do veículo ligeiro de passageiros que efetue TVDE, nos termos previstos para a atividade de transportes em táxi.

12 - *(retirada a redação do Projeto de Lei n.º 396/XVII/1.ª)*

13 - [anterior n.º 9].

14 - É proibida a celebração e utilização de contratos de comodato e de usufruto para a afetação de veículos à atividade de TVDE, devendo a respetiva afetação efetuar-se por titularidade, leasing, aluguer sem condutor ou outras figuras contratuais legalmente adequadas ao uso profissional, desde que assegurada cobertura expressa de seguro para transporte de passageiros. *(redação alterada para clarificar)*

15 - Excetua-se do disposto no número anterior a possibilidade de afetação, mediante contrato de comodato ou de usufruto, de um único veículo pertencente ao sócio-gerente da sociedade operadora, desde que este exerça funções de gestão na empresa e se encontrem assegurados todos os requisitos legais, fiscais e de seguro aplicáveis à atividade. *(nova redação para prever a exceção ao veículo do sócio-gerente)*

Artigo 13.º

[...]

1 - O motorista de TVDE não pode operar nem permanecer disponível por mais de 10 horas em cada período de 24 horas, independentemente do número de plataformas em que se encontre registado, ativo ou preste serviços, nem ultrapassar um total acumulado de 60 horas de disponibilidade em cada período de sete dias consecutivos, sem prejuízo da aplicação de normas imperativas mais restritivas, designadamente as previstas no Código do Trabalho ou em legislação especial aplicável. *(redação alterada para clarificar que o tempo de disponibilidade é devidamente contabilizado)*

2 - Os gestores de plataformas eletrónicas devem implementar mecanismos que garantam o cumprimento dos limites referidos no número anterior.

3 - [...]

Artigo 14.º

[...]

1 - O gestor da plataforma eletrónica 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 operadores de serviço de TVDE.

2 – O gestor da plataforma eletrónica deve bloquear o acesso aos serviços prestados pela mesma por parte dos operadores de TVDE, motoristas ou veículos que incumpram qualquer dos requisitos referidos na presente lei, sempre que disso tenha ou devesse ter conhecimento.

3 - [...]

Artigo 15.º

[...]

1 - A prestação do serviço de TVDE é remunerada mediante a aplicação de tarifas em função da distância efetivamente percorrida e do tempo despendido no transporte, sendo o preço variável e determinado com base nesses elementos. *(redação alterada para clarificar as tarifas)*

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 setor dos transportes, devendo ser apresentado ao utilizador, antes do início da viagem, um valor estimado composto por uma componente quilométrica calculada com base no percurso previsto e por uma componente temporal estimada, expressa em minutos. *(redação alterada para clarificar as componentes das tarifas)*

3 - O gestor da plataforma eletrónica pode cobrar uma comissão, a qual não pode ser superior a 25 % do valor da viagem calculada nos termos dos números anteriores, sem IVA. *(redação alterada para clarificar)*

4 - [...]

a) [...]

b) *(mantém a redação original)*

5 - Os prestadores de serviço podem aplicar tarifas dinâmicas, determinadas de acordo com a fórmula de cálculo prevista no n.º 4 e os fatores de ponderação aí indicados, desde que sejam previamente comunicadas ao utilizador de forma clara, percetível e objetiva, nos termos do presente artigo.

6 – (deve ser revogado)

7 - [...]

8 - [...]

a) [...]

b) [...]

c) [...]

d) [...]

e) Demonstração do cálculo do preço, com base nos elementos e fator de ponderação que compõem a respetiva fórmula de cálculo, incluindo a comissão cobrada pelo gestor de plataforma eletrónica. *(redação alterada para clarificar)*

9 - A AMT fixa, anualmente, a taxa de ocupação mínima mensal da frota dos gestores de plataformas, por cada território contínuo. *(nova redação)*

10 – Sempre que a taxa de ocupação média mensal, por território contínuo, seja inferior ao mínimo fixado, o gestor de plataforma eletrónica fica impedido de aumentar o número de veículos da respetiva frota nesse território, devendo o total de veículos inscritos manter-se igual ou inferior ao número reportado no mês imediatamente anterior, mantendo-se tal restrição até que a taxa de ocupação média mensal, por território contínuo, seja igual ou superior ao mínimo fixado. *(nova redação)*

11 - O gestor de plataforma eletrónica fica ainda obrigado a reportar mensalmente à AMT a taxa de ocupação da respetiva frota, desagregada por território contínuo. *(nova redação)*

Artigo 17.º

[...]

1 - O início da atividade de gestor de plataformas eletrónicas está sujeito a licenciamento do IMT, I. P., a requerer por via eletrónica mediante o preenchimento de formulário normalizado e disponibilizado através do Balcão do Empreendedor, a que se refere o artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 92/2010, de 26 de julho, procedendo aquela entidade, no prazo de 30 dias úteis após o pagamento da taxa devida, à análise do pedido e à respetiva decisão, considerando-se este tacitamente deferido se no prazo previsto não for proferida decisão.

2 – [...]

3 – [Revogado]

4 - Sem prejuízo das obrigações dos gestores das plataformas eletrónicas previstas no presente diploma, são requisitos de licenciamento do gestor de plataforma eletrónica de TVDE:

a) Identificação completa da entidade a licenciar, com identificação do representante legal, a sede e o correio eletrónico;
b) Situação fiscal e contributiva regularizada;
c) Número do registo da marca adotada;
d) Idoneidade;
e) Capacidade tecnológica da plataforma eletrónica;
f) Envio das cláusulas contratuais gerais de utilização dos serviços à AMT;
g) Pacto social;
h) Inscrições em registos públicos e respetivos números de registo.

5 - Além dos elementos referidos no número anterior, o gestor que explore plataformas eletrónicas e que não tenha sede em Portugal deve comunicar ao IMT, I. P., um representante em território nacional identificado através da apresentação dos elementos referidos no número anterior.

6 - [...]

7 - [...]

8 - [...]

9 - O IMT, I. P., mantém no seu sítio da Internet a lista e contactos dos gestores habilitados a exercer a atividade de gestor de plataformas eletrónicas nos termos do presente artigo, e, relativamente a cada um deles, os elementos constantes das alíneas a) a e) do n.º 4.

10 – O gestor de plataformas eletrónicas está obrigado a assegurar o pleno e permanente cumprimento dos requisitos de exercício da atividade previstos na presente lei, incluindo os respeitantes aos termos de prestação de serviços de TVDE e ao cumprimento das normas e decisões nacionais, sob pena de o IMT, I. P., poder determinar as medidas adequadas à defesa da legalidade, designadamente, a suspensão, limitação ou cessação da atividade em caso de incumprimento.

11 – O gestor de plataformas eletrónicas 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.

12 - A licença de gestor de plataforma eletrónica é emitida por um prazo não superior a cinco anos, podendo ser renovada por períodos suplementares de cinco anos, desde que se mantenham os requisitos de acesso à atividade.

13 - O pedido de renovação a que se refere o número anterior deve ser apresentado com a antecedência de seis meses do termo da validade.

14 - As alterações aos requisitos de acesso ou aos requisitos de exercício da atividade devem ser comunicadas pelos gestores de plataformas eletrónicas, ao IMT, I.P., no prazo de 10 dias úteis.

15 - A falta superveniente de requisitos de acesso ou exercício da atividade deve ser suprida no prazo concedido pela entidade que verificar a sua ocorrência.

16 - Decorrido o prazo previsto no número anterior sem que a falta seja suprida, é iniciado oficiosamente um procedimento de revogação da licença.

17 - São obrigatoriamente comunicadas à AMT as operações de concentração de gestores de plataforma eletrónica, nos termos previstos na Lei n.º 19/2012, de 8 de maio.

18 – Os gestores de plataforma não podem impedir que um motorista permaneça ativo e disponível na plataforma se este cumprir todos os requisitos legais, regulamentares e contratuais devidamente validados. *(nova redação)*

19 - É vedada qualquer prática que vise inflacionar artificialmente a taxa de ocupação, designadamente através de restrições de acesso ou desativações não fundamentadas em causas objetivas. *(nova redação)*

Artigo 18.º

**Idoneidade do gestor de plataformas eletrónicas**

1 - A idoneidade do gestor de plataformas eletrónicas é aferida relativamente aos seus titulares dos órgãos de administração, direção ou gerência, designadamente através da consulta do certificado de registo criminal quando se trate de pessoa coletiva.

2 - [...]

a) [...]

b) [...]

c) [...]

3 - [...]

4 - Para efeitos do disposto no presente artigo, o gestor de plataformas eletrónicas 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 6 e 7 do artigo anterior.

Artigo 19.º

[...]

1 - [...]

a) [...];

b) [...];

c) Informação sobre o percurso e a utilização de mapas digitais para acompanhamento em tempo real do trajeto do veículo;

d) [...]

e) [...]

f) *(mantém a redação original da Lei 45/2018)*

g) [...]

h) Opções para o serviço de transporte;

i) A possibilidade de os utilizadores selecionarem um motorista com conhecimento da língua portuguesa nos termos previstos no n.º 2 do artigo 25.º do Decreto-Lei n.º 237-A/2006, de 14 de dezembro;

j) Serviço de emergência para utilizadores e motoristas, que estabelece uma ligação telefónica em tempo real com as autoridades e a respetiva partilha da localização do veículo, tendo em vista despistar o acionamento de meios complementares de auxílio médico ou policial.

2 – [...]:

a) [...];

b) [...];

c) Serviço de avaliação da viagem pelo utilizador e pelo motorista;

d) Em caso de existência de serviços de subscrição, a gestão da conta, incluindo a possibilidade de cancelamento da mesma a pedido do utilizador;

e) Cumprimento das regras de acessibilidade e usabilidade em vigor.

3 - Após a receção de uma queixa ou reclamação, o gestor da plataforma deve realizar as diligências necessárias a apurar e, quando necessário, corrigir o motivo que lhes deu origem, devendo manter um registo das mesmas e de todo o procedimento, por um período não inferior a dois anos a contar da data da queixa ou reclamação.

4 - [...]

5 - [Revogado].

Artigo 20.º

**Obrigações dos gestores de plataformas eletrónicas**

1 - O gestor de plataforma eletrónica é solidariamente responsável perante os utilizadores pelo pontual cumprimento das obrigações resultantes do contrato.

2 – [...]

3 - O sistema informático deve registar, de forma automática, fiável e auditável, os tempos de trabalho do motorista, incluindo expressamente os períodos de disponibilidade e os períodos de condução, para efeitos de controlo do cumprimento dos limites legais aplicáveis em matéria de tempo de trabalho, tempo de condução e períodos de repouso. *(nova redação para clarificar)*

4 - [...] – (não existe número 4 no Artigo 20º da Lei 45/2018)

5 - O gestor de plataforma eletrónica só pode aceitar o registo de operadores de TVDE, de motoristas de TVDE e de veículos de TVDE que cumpram os requisitos legais da atividade.

6 - O cumprimento das obrigações previstas no número anterior, é assegurado através da consulta da informação constante na base de dados do IMT, I.P., de modo a verificar, com base na informação estritamente necessária, a validade das licenças dos operadores de TVDE, das habilitações para conduzir e certificados dos motoristas de TVDE e o cumprimento das características técnicas dos veículos de TVDE.

7 – Para os efeitos do número anterior, o gestor de plataforma eletrónica fornece o número de operador de TVDE, o de certificado de motorista e a matrícula do veículo, cabendo ao IMT, I.P, fornecer a informação da validade ou existência dos mencionados documentos.

8 – O gestor de plataforma eletrónica define e publicita os contratos de adesão dos operadores de TVDE à respetiva plataforma, os quais devem incluir, designadamente, as cláusulas de acesso e bloqueio dos operadores, motoristas e

veículos à plataforma eletrónica de TVDE previamente comunicado à AMT, cuja eficácia depende de aceitação do operador de TVDE.

9 –Aos contratos de adesão referidos no número anterior é aplicável o artigo 5.º.

10 – O gestor de plataforma eletrónica dá conhecimento aos motoristas, aquando da sua inscrição na plataforma, dos contratos de adesão subscritos pelos respetivos operadores de TVDE.

11 – Sem prejuízo da proibição constante no n.º 4 do artigo 12.º, o gestor de plataforma eletrónica não pode ser proprietário, nem financiar ou ser parte interessada, direta ou indiretamente, em negócio relativo a operadores de TVDE nem a entidades de formação de motoristas de TVDE.

Artigo 21.º

[...]

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

2 - Os tribunais portugueses são competentes para conhecer qualquer litígio emergente entre um consumidor e um operador de TVDE ou gestor de plataformas eletrónicas, ou ambos em litisconsórcio ou coligação.

Artigo 23.º

[...]

1 - A atividade dos gestores de plataformas eletrónicas, dos operadores TVDE, bem como dos veículos e motoristas de TVDE, é objeto de supervisão e regulação pelas entidades competentes, designadamente pela 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 gestores de plataformas eletrónicas, aos operadores TVDE, bem como aos motoristas de TVDE, todas as informações que se afigurem necessárias, nomeadamente as que resultem do exercício da atividade.

3 - [...] - (não existe número 3 no Artigo 23º da Lei 45/2018)

Artigo 25.º

[...]

1 - [...]

2 - São sancionadas com coima de (euro) 250 a (euro) 4 500, no caso de pessoas singulares, ou de (euro) 5 000 a (euro) 44 000, no caso de pessoas coletivas, as seguintes infrações:

a) A prestação de serviços de TVDE fora de plataforma eletrónica;
b) O exercício de atividade sem o licenciamento a que se refere o n.º 1 do artigo 3.º;
c) A falta de comunicação das alterações aos requisitos de acesso ou exercício da atividade ao IMT, IP, ou comunicação fora do prazo em violação do disposto no n.º 10 do artigo 3.º;
d) O não envio de uma cópia das minutas do contrato de adesão à AMT, em incumprimento do disposto no n.º 3 do artigo 5.º e do n.º 9 do artigo 20.º;
e) A utilização de cláusulas que tenham sido objeto de pronúncia desfavorável, em incumprimento do disposto no n.º 5 do artigo 5.º;
f) A recolha de passageiros em violação do disposto no n.º 6 do artigo 5.º;
g) O incumprimento dos deveres e obrigações definidos para o transporte de passageiros com mobilidade reduzida estabelecidos no artigo 6.º;
h) A discriminação de passageiros no acesso aos serviços de TVDE em violação do disposto no artigo 7.º;
i) A recusa do serviço em violação do n.º 1 do artigo 8.º;
j) A recusa indevida do transporte de animais em violação do disposto no n.º3 do artigo 8.º.
k) O incumprimento dos requisitos de exercício da atividade em violação do disposto no n.º 1 do artigo 9.º;
l) O exercício de atividade de motorista sem o respetivo certificado ou sem estar inscrito em plataforma eletrónica dos termos do n.º 1 do artigo 10.º;
m) A prestação de serviços de TVDE sem ter a bordo do veículo o certificado de motorista de TVDE, da guia emitida pelo IMT, I.P., ou do certificado de motorista de táxi em violação do disposto no n.º 10 do artigo 10.º;
n) A utilização de veículos com inobservância do disposto no artigo 12.º;
o) *(retirada a redação do Projeto de Lei n.º 396/XVII/1.ª)*
p) A colocação ou exibição de publicidade no interior ou exterior do veículo em incumprimento do disposto no n.º 12 do artigo 12.º;
q) A violação dos limites de duração de atividade constantes do n.º 1 do artigo 13.º;

r) A violação da obrigação de implementar mecanismos que garantam o cumprimento dos limites de duração de atividade, constante do n.º 2 do artigo 13.º;
s) O não bloqueio do acesso aos operadores de TVDE, motoristas ou veículos que incumpram os requisitos referidos na presente lei, em violação do disposto no n.º 2 do artigo 14.º;
t) A cobrança de preços pela prestação do serviço de TVDE com inobservância do disposto nos números 2, 3, 5, 6 e 7 do artigo 15.º;
u) A não disponibilização da informação estabelecida nos n.ºs 4 e 8 do artigo 15.º;
v) O exercício de atividade sem o licenciamento a que se refere o n.º 1 do artigo 17.º;
w) A não disponibilização das informações referidas no n.º 1 do artigo 19.º;
x) A não disponibilização das informações sobre reclamações e resolução alternativa de litígios previstas no n.º 2 do artigo 19.º;
y) A violação do dever de registo dos tempos de trabalho do motorista, e do cumprimento dos limites de tempo de condução e repouso pelo sistema informático, previsto no n.º 3 do artigo 20.º;
z) O incumprimento do dever de manter o registo no período definido no n.º 3 do artigo 19.º;
aa) O incumprimento do dever de partilhar os dados nos termos do n.º 2 do artigo 20.º-A;
bb) O incumprimento do dever de prestar informação estabelecido no artigo 23.º;
cc) O incumprimento do prazo de envio a que se refere o disposto no n.º 4 do artigo 30.º;
dd) O não pagamento das contribuições no prazo estabelecido no n.º 3 do artigo 30.º;
ee) Não disponibilização da informação referida no n.º 5 do artigo 30.º.

2 - A tentativa e a negligência são puníveis.

3 - Às contraordenações previstas no presente diploma é aplicável, supletivamente, o disposto no Regime Geral do Ilícito de Mera Ordenação Social, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 433/82, de 27 de outubro, na sua redação atual.

4 - O disposto na presente lei não prejudica a aplicação de regimes sancionatórios especiais pelas entidades competentes para o processamento e aplicação das coimas do âmbito tributário, laboral ou da proteção de dados.

Artigo 26.º

[...]

1 - Com a aplicação da coima prevista no n.º 1 do artigo 25.º, pode ser decretada sanção acessória de interdição do exercício de atividade.

2 - No caso de interdição de atividade, nos termos do número anterior, a entidade infratora é notificada para proceder voluntariamente ao depósito do respetivo título no IMT, I. P., sob pena de apreensão.

3 - As sanções acessórias a que se referem os números anteriores têm a duração máxima de dois anos, contados a partir da decisão condenatória definitiva.

Artigo 28.º

[...]

O produto das coimas reverte em:

a) [...]
b) [...]
c) 20 %, ao Fundo para o Serviço Público de Transportes, criado pelo artigo 12.º do Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros, aprovado pela Lei n.º 52/2015, de 9 de junho»

Artigo 30.º

[...]

1 – Os gestores de plataforma eletrónica estão obrigados ao pagamento de uma contribuição, que visa compensar os custos administrativos de regulação e acompanhamento das respetivas atividades e estimular o cumprimento dos objetivos nacionais em matéria de mobilidade urbana.

2 - O valor da contribuição prevista no número anterior corresponde a uma percentagem única de 5 % dos valores da taxa de intermediação cobrada pelo gestor de plataforma eletrónica em todas as suas operações, nos termos do n.º 3 do artigo 15.º.

3 - O apuramento da contribuição a pagar por cada gestor de plataforma eletrónica é feito mensalmente, por autoliquidação, tem como base as taxas de intermediação cobradas em cada um dos serviços prestados no mês anterior, e é paga até ao último dia do mês seguinte a que respeita, ou na sua falta, por cálculo da taxa a cobrar ao gestor e notificação das guias de receita a partir de estimativa

das taxas de intermediação cobradas, realizada pela AMT com base nos serviços prestados em períodos anteriores.

4 - Sem prejuízo do disposto no número anterior, ficam os gestores de plataforma eletrónica obrigados a enviar mensalmente à AMT, até ao fim do mês seguinte a que reporta, informação relativa à atividade realizada, nomeadamente o número de viagens, o valor faturado individualmente, a taxa de ocupação da frota, o número de veículos inscritos e a respetiva taxa de intermediação efetivamente cobrada, de acordo com modelo de formulário a aprovar pelo conselho diretivo da AMT e disponível para consulta no sítio na Internet da AMT. *(redação alterada para acrescentar os dados relevantes a enviar para a AMT)*

5 - A informação a prestar pelos gestores de plataforma eletrónica deve ter suporte nas faturas emitidas, podendo a AMT solicitar o acesso ou envio de comprovativos, bem como realizar as auditorias que entender necessárias.

6 - [...]

7 - [...]

8 - [...]

a) [...]

b) [...]

c) [...]»

Artigo 3.º

**Aditamento à Lei n.º 45/2018, de 10 de agosto**

São aditados à Lei n.º 45/2018, de 10 de agosto, os artigos 1º-A, 17.º-A, 20.º-A, 25.º-A, 25.º-B e 32º-A, com a seguinte redação:

«Artigo 1º-A

**Definições**

Para efeitos da presente lei, entende-se por:

a) «**Tempo de disponibilidade**»: o período em que o motorista se encontra ligado à plataforma, apto a aceitar viagens, incluindo espera e aproximação ao ponto de recolha;
b) «**Tempo em viagem**»: o período compreendido entre a entrada do passageiro no veículo e a sua saída no destino final, após confirmação do destino;
c) «**Taxa de ocupação**»: a relação percentual entre o tempo em viagem e o tempo total de disponibilidade, calculada por mês civil.

d) «**Território contínuo**»: para efeitos desta lei, o Continente constitui um território contínuo; cada uma das ilhas das Regiões Autónomas constitui um território contínuo autónomo.

Artigo 17.º-A

**Capacidade tecnológica**

1 - A capacidade tecnológica é aferida através do cumprimento de requisitos da plataforma eletrónica de TVDE.

2 – São requisitos da plataforma eletrónica de TVDE:

a) A integração com as bases de dados do IMT, I.P., nos termos definidos no presente diploma;
b) O registo dos tempos de trabalho do motorista e o cumprimento dos limites de tempo de condução e repouso na sua plataforma;
c) O cumprimento do Regime Geral de Proteção de Dados Pessoais;
d) O acesso à atividade, em tempo real, pelas entidades fiscalizadoras.
e) Um serviço de emergência para utilizadores e motoristas previsto na alínea do artigo 19º.

3 - Em tudo o que não estiver previsto no presente diploma aplica-se o disposto no Decreto-Lei n.º 7/2004, de 7 de janeiro, na sua redação atual.

Artigo 20.º-A

**Plataforma de partilha de dados**

1 - O IMT, I.P. fornece obrigatoriamente uma plataforma de partilha de dados relativos à atividade de TVDE, para efeitos de segurança, monitorização e fiscalização da mesma e do cumprimento das disposições legais aplicáveis, nomeadamente as previstas no presente diploma.

2 - É obrigatória a adesão dos gestores de plataformas eletrónicas à plataforma de partilha de dados do IMT, I.P. e a partilha dos dados referidos no n.º 7 do artigo 20.º, em tempo real, para os efeitos previstos no número anterior.

Artigo 25.º-A

**Competência para o processamento e aplicação das coimas**

1 - A competência para processamento das contraordenações e aplicação das coimas cabe:

a) Ao IMT, I. P., à PSP e à GNR relativamente às infrações previstas nas alíneas a), b), c), f), k), de l) a p), s), t), u), v) n.º 2 do artigo 25.º;
b) À AMT, relativamente às infrações previstas nas alíneas d), e), g), h), i), j), e de x) a ff) do n.º 2 do artigo 25.º;
c) Ao ACT, relativamente às infrações previstas na alínea q) e r) do n.º 1 artigo 25.º.

2 - Cabe ao IMT, I. P., à AMT e às autoridades de fiscalização respetivas organizar, nos termos da legislação em vigor, o registo das infrações cometidas.

3 - Se, no exercício dos seus poderes de fiscalização, qualquer uma das entidades detetar factos ilícitos, passíveis de constituírem contraordenação, cuja instauração e instrução do processo não seja da sua competência, lavra o respetivo auto de notícia, e remete -o à entidade competente.

4 - A aplicação das coimas é da competência do órgão máximo dos organismos referidos no n.º 1 do artigo 24.º.

Artigo 25.º-B

**Imputabilidade das infrações**

1 - As infrações previstas nas alíneas a), f), h), i), j), l), m), n), o) e p) do n.º 2 do artigo 25.º são da responsabilidade do motorista de TVDE.

2 - As infrações previstas nas alíneas a), b), c), h), k), l), n) e q) do n.º 2 do artigo 25.º são da responsabilidade do operador de TVDE.

3 - As infrações previstas nas a líneas d), e), g), h), l), n) a ff) do n.º 2 do artigo 25.º são da responsabilidade do gestor da plataforma eletrónica.

4 - O disposto nos números anteriores não prejudica a aplicabilidade do regime da comparticipação.

**Artigo 32.º -A**

**Autonomia regulamentar das Regiões Autónomas**

1 — A presente lei é aplicável às Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira, com as adaptações decorrentes das respetivas especificidades territoriais, nos termos da Constituição e dos respetivos Estatutos Político-Administrativos, sem prejuízo da unidade essencial do mercado nacional e dos princípios da liberdade de iniciativa económica privada e da concorrência.

2 — As Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira podem, mediante decreto legislativo regional, aprovar medidas complementares de regulação da atividade de TVDE no respetivo território, desde que tais medidas não restrinjam, direta ou indiretamente, a liberdade económica, a livre concorrência ou a igualdade de acesso ao mercado, nem introduzam contingentes, limitações quantitativas encapotadas ou restrições desproporcionadas à entrada ou permanência de operadores e gestores de plataforma.

3 — As medidas referidas no número anterior apenas podem incidir sobre matérias estritamente necessárias à salvaguarda de especificidades territoriais, designadamente:

a) Regras de circulação, paragem e acesso a zonas sensíveis, bem como articulação com outros modos de transporte;

b) Obrigações operacionais de natureza ambiental, de segurança rodoviária ou de ordenamento do trânsito, devidamente fundamentadas.

4 — As medidas regionais devem:

a) Fundar-se em critérios objetivos, necessários e proporcionais, devidamente sustentados por estudos de impacto na mobilidade, segurança rodoviária e ambiente;
b) Respeitar a Constituição, o direito da União Europeia, os respetivos Estatutos Político-Administrativos e o princípio da unidade do mercado nacional;
c) Não ser discriminatórias, nem suscetíveis de afetar a liberdade de prestação de serviços, a concorrência efetiva ou a viabilidade económica do modelo de negócio TVDE.

5 — A regulamentação necessária à execução dos diplomas regionais é aprovada pelos Governos Regionais competentes, dentro dos limites definidos nos números anteriores. *(redação alterada para garantir a unidade do mercado nacional e prevenir distorções nos mercados regionais)*»

Artigo 4.º

**Disposições transitórias**

1 - Os gestores de plataformas eletrónicas demonstram, no prazo máximo de 120 dias contados da data de entrada em vigor da presente lei, o cumprimento da capacidade tecnológica.

2 – Sem prejuízo do referido no número anterior, as licenças emitidas ao abrigo da Lei n.º 45/2018, de 10 de agosto, mantêm-se em vigor até ao termo do seu prazo, sendo a renovação requerida ao abrigo do disposto na presente lei.

3 – No prazo de um ano a contar da data de entrada em vigor do presente diploma, os gestores de plataforma licenciados para a atividade, demonstram o cumprimento dos requisitos para acesso à atividade de gestor de plataforma, sendo-lhe emitida a licença referida no n.º 12 do artigo 17.º.

4 – Com a emissão da licença referida no número anterior, caduca a licença de gestores de plataforma eletrónica.

Artigo 5.º

**Entrada em vigor**

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