



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

Decreto-Lei n.º 101/2023

de 31 de outubro

Sumário: Aprova o regime jurídico do serviço público de transporte de passageiros em táxi.

A experiência colhida na aplicação do regime jurídico relativo aos transportes de aluguer em veículos automóveis ligeiros de passageiros veio demonstrar a necessidade da sua revisão, visando sobretudo a melhoria de qualidade a que deve obedecer a prestação destes serviços.

O setor da mobilidade e dos transportes urbanos tem sido objeto de desenvolvimentos tecnológicos e organizacionais que, abrindo novas perspetivas, materializam opções variadas, assistindo-se a uma multiplicação de novas formas de prestação de serviços de mobilidade e transportes, com adesão expressiva por parte dos utilizadores. Por outro lado, o setor continua a ser solicitado como garante de estratégias e políticas públicas que fomentem uma mobilidade mais eficiente, inclusiva e sustentável.

O Governo reconheceu as alterações climáticas como um dos desafios estratégicos da sua ação governativa, assumindo o compromisso de reduzir as emissões de gases com efeito de estufa no setor dos transportes em 40 % até 2030, em alinhamento com a trajetória do Roteiro para a Neutralidade Carbónica 2050, aprovado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 107/2019, de 1 de julho.

A modernização do setor do táxi faz, assim, parte da estratégia de melhoria do transporte público em Portugal e de promoção de um conceito de mobilidade sustentável, quer na perspetiva de descarbonização das cidades, quer ao nível da operacionalização de soluções de transporte em regiões de baixa procura, enquanto garante da acessibilidade de populações mais isoladas.

Neste sentido, o Governo tem mantido um diálogo profícuo com os agentes do setor, com o intuito de criar melhores condições para a sua modernização, diálogo esse materializado na constituição de um grupo de trabalho, coordenado pelo Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I. P., formalizado pelo Despacho n.º 6560/2020, publicado no *Diário da República*, 2.ª série, n.º 120, de 23 de junho de 2020, e cuja missão passou por ponderar todo um conjunto de medidas focadas na modernização do setor relacionadas com três temas estruturantes: *i*) acesso ao mercado e respetiva organização, incluindo a reflexão sobre a flexibilização das atuais restrições territoriais (geográficas) e quantitativas (contingentes); *ii*) digitalização dos serviços prestados, numa perspetiva de efetiva modernização setorial, tendo em conta o bem-estar do utilizador/passageiro; e, ainda, *iii*) a reflexão sobre a revisão e simplificação do modelo tarifário e sua adaptação ao novo contexto institucional do setor da mobilidade e dos transportes.

Assim, com o presente decreto-lei, pretende-se reafirmar que o transporte de passageiros em táxi é um serviço público, caracterizado pela sua universalidade e disponibilidade, com especial ênfase nos territórios de baixa procura, onde o táxi surge como elemento essencial para a conectividade das populações.

O decreto-lei reorganiza e atualiza as regras de acesso à atividade, através de licenciamento, titulado por alvará, reintroduzindo o conceito atualizado de idoneidade, como um dos requisitos essenciais para o exercício da atividade de transporte em táxi.

No que se refere à regulamentação dos veículos, tal como se verifica atualmente, esta será feita através de portaria, a qual deverá estabelecer uma meta para a descarbonização do setor até 2030, sem prejuízo de as autoridades de transportes poderem definir uma meta inferior no âmbito dos concursos de atribuição de licenças.

Procede-se à reformulação das regras relativas ao acesso e organização do mercado do serviço público de transporte de passageiros em táxi, deixando claro que este não inclui os veículos que circulam ao serviço de agências de viagens e turismo e de empresas de animação turística, que são regulados por legislação específica.



Assumindo as competências originárias dos municípios no que respeita à definição da oferta — fixação e gestão dos contingentes —, bem como na gestão do espaço público, incluindo políticas de estacionamento, reconhece-se que existem razões que determinam o alargamento do mercado dos serviços públicos de transporte em táxi, que, em muitas situações, não devem ficar confinados aos limites dos concelhos.

Tendo presente o modelo já estabelecido para a organização de outros segmentos do mercado do transporte público de passageiros, do qual o táxi é uma componente essencial, considera-se que cabe às entidades intermunicipais definir, em articulação com os municípios, os territórios e os termos onde deve haver uma gestão intermunicipal da atividade de transporte em táxi, tendo em atenção, nomeadamente, a continuidade territorial urbana, existência de infraestruturas que constituam polos geradores e atratores de mobilidade nas zonas de fronteira entre os municípios, tais como equipamentos de saúde, de educação, unidades comerciais e industriais.

Para efeitos de gestão intermunicipal da atividade de transporte em táxi, os municípios devem delegar parte, ou a totalidade, das suas competências na respetiva entidade intermunicipal, materializando-se através de acordos ou contratos interadministrativos.

A nova organização geográfica, de âmbito mais alargado, permite ainda que as autoridades de transportes, na sequência da realização de estudos sobre os perfis da mobilidade nos seus territórios, possam decidir, com base em dados objetivos, os ajustamentos necessários entre a oferta e a procura e redefinir as regras para atribuição de licenças, no âmbito dos contingentes que podem ser geridos à escala intermunicipal. No âmbito destes contingentes, os concursos para atribuição de licenças devem obedecer aos princípios da igualdade, transparência e não discriminação entre operadores, promovendo a qualidade dos serviços, em benefício dos utilizadores.

De referir que os novos modelos de prestação de serviços de transporte em táxi através de reserva, nomeadamente por via digital, seja através de plataforma eletrónica ou de aplicação, foram considerados na sua especificidade, sobretudo na formação do contrato digital.

No que respeita ao modelo tarifário, constata-se a necessidade da sua revisão e simplificação, por forma a adaptá-lo ao novo contexto institucional do setor da mobilidade e dos transportes, no qual a Autoridade da Mobilidade e dos Transportes assume um papel central na formulação de regras e dos princípios tarifários aplicáveis aos transportes públicos de passageiros.

Foram ouvidos os órgãos de governo próprio das regiões autónomas, a Associação Nacional de Municípios Portugueses e a Comissão Nacional de Proteção de Dados.

Foi promovida a audição do Conselho Nacional de Consumo.

Assim:

No uso da autorização legislativa concedida pela Lei n.º 33/2023, de 19 de julho, e nos termos das alíneas *a)* e *b)* do n.º 1 do artigo 198.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

CAPÍTULO I

Disposições gerais

Artigo 1.º

Objeto

O presente decreto-lei estabelece o regime jurídico do serviço público do transporte de passageiros em veículos ligeiros, doravante designados transportes em táxi.

Artigo 2.º

Âmbito

O presente decreto-lei aplica-se ao serviço público de transporte em táxi em todo o território nacional.



CAPÍTULO II

Acesso à atividade

Artigo 3.º

Requisitos

1 — A atividade de operador de táxi é exercida em todo o território nacional pelas empresas licenciadas para o efeito nos termos e condições previstos no presente decreto-lei.

2 — São requisitos de acesso à atividade:

- a) A situação fiscal e contributiva regularizada;
- b) A idoneidade.

Artigo 4.º

Licenciamento da atividade de operador de táxi

1 — A atividade de operador de táxi só pode ser exercida por empresas, incluindo empresários em nome individual, cooperativas e estabelecimentos individuais de responsabilidade limitada, licenciadas para o efeito pelo Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I. P. (IMT, I. P.)

2 — A licença para o exercício da atividade de operador de táxi consubstancia-se num alvará, intransmissível, emitido por um prazo de cinco anos e renovável, por iguais períodos, mediante comprovação de que se mantêm preenchidos os requisitos de acesso à atividade.

Artigo 5.º

Procedimento administrativo

1 — O pedido de licenciamento para efeitos de acesso à atividade é requerido pelo interessado ao IMT, I. P., por via eletrónica, mediante o preenchimento de formulário normalizado e disponibilizado através da plataforma eletrónica do IMT, I. P.

2 — O IMT, I. P., analisa o pedido e emite a respetiva decisão no prazo de 30 dias a contar da sua submissão.

3 — Quando, por indisponibilidade da plataforma eletrónica referida no n.º 1, não for possível o cumprimento do disposto no mesmo número, a transmissão da informação pode ser efetuada por qualquer meio eletrónico desmaterializado ou através de qualquer outro meio legalmente admissível.

4 — Constitui causa de indeferimento pelo IMT, I. P., a falta de algum dos requisitos legalmente exigidos para o exercício da atividade.

5 — O pedido de licenciamento referido no n.º 1 deve ser acompanhado dos seguintes elementos instrutórios:

- a) Nome ou denominação social;
- b) Número de identificação fiscal;
- c) Morada ou sede;
- d) Endereço eletrónico;
- e) Nome, número de identificação fiscal e morada dos titulares dos órgãos de administração, direção ou gerência da empresa ou do empresário em nome individual;
- f) Certificado de registo criminal dos titulares dos órgãos de administração, direção ou gerência da empresa ou do empresário em nome individual;
- g) Certidão que comprove a existência de situação fiscal regularizada perante a administração fiscal e a existência de situação contributiva regularizada perante a segurança social, se a empresa estiver registada no Registo Nacional de Pessoas Coletivas ou na Autoridade Tributária e Aduaneira (AT) há mais de três meses.

6 — Os interessados são dispensados da apresentação dos elementos instrutórios previstos no número anterior quando estes estejam na posse de qualquer autoridade administrativa pública nacional, devendo dar o seu consentimento para que o IMT, I. P., proceda à respetiva obtenção, nos termos do artigo 28.º-A do Decreto-Lei n.º 135/99, de 22 de abril, na sua redação atual, e da alínea *d*) do artigo 5.º do Decreto-Lei n.º 92/2010, de 26 de julho, na sua redação atual.

Artigo 6.º

Idoneidade

1 — Para efeitos do disposto na alínea *b*) do n.º 2 do artigo 3.º, são consideradas idóneas as pessoas relativamente às quais não se verifique qualquer dos seguintes factos:

- a) Proibição legal para o exercício do comércio;
- b) Condenação, com trânsito em julgado, por infrações de natureza criminal às normas relativas às prestações de natureza retributiva, às condições de segurança e saúde no trabalho, à proteção do ambiente, à responsabilidade profissional ou ao Código da Estrada, praticadas no exercício da atividade de motorista de táxi;
- c) Condenação, com trânsito em julgado, por infrações no exercício da atividade, nomeadamente prevista no artigo 35.º do Decreto-Lei n.º 28/84, de 20 de janeiro, na sua redação atual;
- d) Inibição para o exercício do comércio, nos termos do Código de Insolvência e de Recuperação de Empresas, durante o período pelo qual tiver sido declarada a inibição;
- e) Interdição do exercício da atividade de operador de táxi.

2 — Para efeitos do disposto no número anterior, o IMT, I. P., consulta regularmente os registos necessários, nomeadamente os certificados do registo criminal dos titulares dos órgãos de administração, direção ou gerência da empresa ou do empresário em nome individual, sendo o caso.

3 — A condenação pela prática de um dos crimes previstos na alínea *b*) do n.º 1 não afeta a idoneidade de todos aqueles que tenham sido reabilitados, nos termos do disposto nos artigos 11.º e 12.º da Lei n.º 37/2015, de 5 de maio, na sua redação atual.

Artigo 7.º

Falta superveniente de requisitos

1 — Os requisitos de acesso à atividade são de verificação permanente pelas autoridades de transporte, devendo as entidades licenciadas comprovar o seu cumprimento sempre que lhes seja solicitado.

2 — A falta superveniente do requisito de acesso à atividade deve ser suprida no prazo de 180 dias a contar da data da sua ocorrência.

3 — Decorrido o prazo previsto no número anterior sem que a falta seja suprida, é iniciado officiosamente um procedimento de revogação do alvará.

Artigo 8.º

Registo e dever de informação

1 — O IMT, I. P., mantém um registo atualizado de todos os operadores de táxi.

2 — Sem prejuízo de outras disposições relativas à transmissão de informação, os operadores de táxi devem comunicar ao IMT, I. P., designadamente através de plataforma eletrónica, todas as alterações ao respetivo pacto social, designadamente modificações na administração, direção ou gerência, bem como todas as alterações aos elementos instrutórios previstos no n.º 5 do artigo 5.º, no prazo de 30 dias a contar da sua ocorrência.

3 — O disposto no número anterior aplica-se, com as devidas adaptações, aos empresários em nome individual.

CAPÍTULO III

Acesso ao mercado e respetiva organização

Artigo 9.º

Veículos

1 — Nos transportes em táxi só podem ser utilizados veículos automóveis ligeiros de passageiros de matrícula nacional, com lotação não superior a nove lugares, incluindo o do condutor, equipados com taxímetro, que cumpram as normas e características definidas no número seguinte e conduzidos por motoristas habilitados para o efeito, com certificado de motorista de táxi.

2 — As normas de identificação, o tipo de veículo, as condições de afixação de publicidade e outras características a que devem obedecer os táxis são estabelecidas por portaria do membro do Governo responsável pela área dos transportes, aplicando-se, nos termos da legislação em vigor, um regime especial de inspeção aos veículos que considera, designadamente, as condições de funcionamento e segurança do equipamento e as condições de segurança do veículo, bem como o seu estado de conservação, exterior e interior, e de comodidade.

3 — A portaria prevista no número anterior deve estabelecer uma meta para a descarbonização do setor até 2030, sem prejuízo de as autoridades de transportes poderem definir uma meta mais ambiciosa no âmbito dos concursos de atribuição de licenças previstos no artigo 16.º

Artigo 10.º

Exercício da profissão

O regime aplicável ao acesso e exercício da profissão de motorista de táxi e certificação das respetivas entidades formadoras consta de legislação e regulamentação específica.

Artigo 11.º

Taxímetro e sistema de faturação

1 — Os veículos afetos ao transporte em táxi devem:

- a) Estar equipados com taxímetro homologado e aferido pelas entidades reconhecidas para efeitos de controlo metrológico dos aparelhos de medição de tempo e distância; e
- b) Dispor de faturação eletrónica, de acordo com programa certificado pela AT e conectado ao taxímetro.

2 — Os taxímetros devem ser fixados no centro longitudinal do *tablier* do veículo e na metade superior ou em cima daquele, ou no espelho retrovisor do veículo, de forma a assegurar a boa visibilidade do mostrador pelos passageiros, não podendo ser sujeitos a controlo metrológico legal os que não respeitem esta condição.

Artigo 12.º

Competências das autoridades de transportes

1 — Sem prejuízo da possibilidade de delegação de competências prevista no n.º 2 do artigo seguinte, os municípios são as autoridades de transportes competentes quanto ao serviço público de transportes em táxi, sendo as respetivas câmaras municipais competentes para:

- a) Fixar o contingente de táxis em cada concelho;
- b) Gerir o respetivo espaço público, aprovando e estabelecendo os regimes de estacionamento, incluindo praças de táxi;
- c) Proceder ao licenciamento dos veículos;



d) Fixar as tarifas específicas aplicáveis ao seu território, de acordo com as regras e princípios definidos no regulamento a que se refere o n.º 1 do artigo 20.º;

e) Fiscalizar as matérias por si regulamentadas, incluindo as definidas em concurso para a atribuição de licenças ao abrigo do contingente definido nos termos da alínea a).

2 — Os municípios podem promover as audições que entendam necessárias, no âmbito do exercício das competências previstas no número anterior.

Artigo 13.º

Organização geográfica e acordos intermunicipais

1 — Compete às entidades intermunicipais (EIM) definir, em articulação com os municípios, os territórios e os termos onde deve haver uma gestão intermunicipal da atividade de transporte em táxi, tendo em conta, designadamente, os seguintes critérios:

a) Continuidade territorial e urbana;

b) Existência de infraestruturas que constituam polos geradores e atratores de mobilidade nas zonas de fronteira entre os municípios, como equipamentos de saúde, de educação, unidades comerciais e industriais e, ainda, infraestruturas de transportes, nomeadamente aeroportos e terminais de cruzeiros;

c) Adequação da procura à oferta e respetiva flutuação, tendo em conta, nomeadamente, movimentos sazonais.

2 — Para a gestão intermunicipal da atividade de transporte em táxi, os municípios devem delegar parte ou a totalidade das suas competências na respetiva EIM, devendo essa obrigação ser materializada através de acordos ou contratos interadministrativos a celebrar entre as partes.

3 — Sempre que seja decidida a organização do mercado intermunicipal de prestação de serviços em táxi, nos termos do número anterior, é permitida a tomada e largada de passageiros em todo o território abrangido pelo acordo, salvo disposição em contrário constante do acordo.

4 — Na sequência da celebração do acordo para a gestão intermunicipal, as autoridades de transporte devem promover a realização de procedimento concursal para seleção dos operadores de táxi que podem operar à escala intermunicipal.

5 — Na sequência do procedimento concursal referido no número anterior, as licenças detidas pelos operadores de táxi de cada um dos municípios passam a ser geridas a nível intermunicipal, devendo ser reemitidas, de acordo com as novas características de utilização.

6 — O acordo deve dispor sobre as matérias relacionadas com a organização do espaço público, incluindo o regime de estacionamento e praças de táxi, e regular a especificidade das matérias tarifárias atinentes à prestação de serviços em táxi no território abrangido, bem como o modelo de gestão do mercado intermunicipal destes serviços.

7 — As tarifas de retorno em vazio, no âmbito do território objeto do acordo, devem ser eliminadas, podendo, neste caso, ser substituídas por outras tarifas, nomeadamente progressivas, cujos princípios gerais são estabelecidos em regulamentação relativa aos serviços de transporte de passageiros em táxi.

8 — As autoridades de transportes podem definir contingentes sazonais através da sua deslocação entre territórios que integrem um mesmo acordo de gestão intermunicipal do transporte em táxi ou por recurso à abertura de concursos para licenças especificamente para o efeito, por um período limitado, mediante o acordo dos respetivos municípios.

9 — Nas freguesias de baixa densidade populacional que integrem os municípios objeto do acordo intermunicipal, deve ser previsto um lugar de «praça fixa» na sede de freguesia ou em lugar a definir.

10 — Nos casos previstos no número anterior, a autoridade de transportes competente pode optar por um regime de escala, sem criação de licença, para ocorrer a necessidades sazonais.

11 — Os acordos devem ser comunicados às associações do setor e ao IMT, I. P., que mantém disponível e atualizada essa informação através do respetivo sítio na Internet.



Artigo 14.º

Licenças de táxi

1 — Os veículos afetos ao serviço público de transporte em táxi estão sujeitos a licença a emitir pela autoridade de transportes competente, nos termos do previsto nos artigos anteriores.

2 — Salvo motivo de força maior, a licença do táxi caduca se não for iniciada a exploração no prazo fixado pela autoridade de transportes, que não pode ser inferior a 90 dias.

3 — A licença de táxi emitida pela autoridade de transportes deve estar a bordo do veículo, em suporte de papel ou digital, desde que contenha os elementos essenciais do modelo previsto no artigo 42.º

4 — A transmissão ou transferência das licenças dos táxis, entre operadores devidamente habilitados com alvará, deve ser previamente comunicada à autoridade de transportes emissora da licença.

5 — A transmissão das licenças referida no número anterior é exclusiva para operadores de táxi.

6 — Sempre que haja mudança de operadores de táxi por transferência da licença do táxi, nos termos dos números anteriores, deve manter-se o número da licença atribuído pela respetiva autoridade de transportes, mesmo que se verifique a emissão de nova licença.

Artigo 15.º

Definição de contingentes

1 — O estabelecimento de contingentes, do número de táxis fixado pela autoridade de transportes para o respetivo território e dos respetivos regimes de estacionamento são sujeitos a procedimento de consulta pública prévia, cujo âmbito coincide com o território da autoridade de transportes, devendo ser obrigatoriamente ouvidos os operadores de táxi, representados através das respetivas associações profissionais.

2 — Devem ser elaborados, pela autoridade de transportes competente, estudos de avaliação dos contingentes fixados, com periodicidade bienal, os quais incluem contributos dos operadores de táxi, nomeadamente representados através das respetivas associações profissionais, e dos utilizadores do transporte em táxi, incluindo recomendações e propostas de ajustamento, se aplicável.

3 — Os estudos referidos no número anterior devem ser baseados em critérios técnicos e económicos objetivos, que tenham em conta, designadamente, a densidade populacional e as características geográficas dos territórios abrangidos, o rácio entre a procura e a oferta dos serviços de transporte em táxi e sua variação ao longo do ano, o congestionamento, ruído, poluição e outras externalidades negativas, bem como a potencialidade de inclusão dos serviços de transporte em táxi na cadeia multimodal de serviços de transporte público de passageiros do território em causa.

4 — Para os efeitos do presente artigo, a autoridade de transportes pode definir procedimentos de recolha e tratamento de informação relevante, através de regulamento.

5 — Os contingentes e respetivos reajustamentos fixados pelas autoridades de transporte devem ser comunicados na plataforma eletrónica do IMT, I. P., que mantém disponível e atualizada essa informação, através do respetivo sítio na Internet, e à Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT).

6 — Quando, por indisponibilidade da plataforma eletrónica referida no número anterior, não for possível o cumprimento do disposto no mesmo número, a transmissão da informação é efetuada por qualquer meio eletrónico desmaterializado ou através de qualquer outro meio legalmente admissível.

Artigo 16.º

Atribuição de licenças de táxi no âmbito dos contingentes

1 — As autoridades de transportes atribuem as licenças de táxi, previstas no artigo 14.º, no âmbito dos contingentes determinados, de nível municipal ou intermunicipal, em função de critérios qualitativos estabelecidos e por meio de concurso público aberto às entidades licenciadas como operadores de táxi, nos termos do presente decreto-lei.

2 — Os termos gerais dos programas de concurso são definidos por regulamento da autoridade de transportes, devendo estes obedecer aos princípios da igualdade, transparência e não discriminação entre operadores e de promoção da qualidade dos serviços de táxi oferecidos aos utilizadores, tendo em conta, designadamente, os seguintes fatores de valorização preferencial:

- a) Idade dos veículos após a primeira matrícula e recurso a veículos de baixas emissões, considerando a sua eficiência ambiental e energética;
- b) A modernização de sistemas de pagamento, incluindo a disponibilização de pagamento através de meios eletrónicos.

3 — Os concursos para atribuição de licenças de táxi no âmbito dos contingentes municipais ou intermunicipais são lançados quando se verifique existirem vagas disponíveis, devendo as decisões de abertura dos concursos ser fundamentadas, tendo em conta os elementos recolhidos no âmbito dos procedimentos de consulta pública e dos estudos realizados.

4 — As licenças de táxi atribuídas no âmbito de concursos públicos lançados pela autoridade de transportes têm uma duração de oito anos, devendo os operadores de táxi, durante esse período, observar as condições determinadas no concurso.

5 — As autoridades de transportes que atribuírem licenças de táxi comunicam na plataforma eletrónica do IMT, I. P., no prazo de 90 dias, o número de licença atribuída por cada alvará, os elementos de identificação do veículo, incluindo a respetiva matrícula, marca, modelo e lotação, bem como o regime de estacionamento e as transmissões de licenças efetuadas.

6 — Quando, por indisponibilidade da plataforma eletrónica referida no número anterior, não for possível o cumprimento do disposto no mesmo número, a transmissão da informação é efetuada por qualquer meio eletrónico desmaterializado ou através de qualquer outro meio legalmente admissível.

Artigo 17.º

Plataformas de recolha e gestão de informação

1 — As autoridades de transportes podem estabelecer plataformas de recolha e gestão de informação, cujas condições de funcionamento devem ser reguladas através de regulamento.

2 — As plataformas referidas no número anterior destinam-se à recolha e gestão de elementos essenciais para a conformação da atividade de transporte em táxi, considerando, designadamente, o número de serviços, a respetiva origem e destino, distâncias percorridas em vazio e a localização dos veículos afetos à atividade de transporte em táxi.

3 — Os regulamentos previstos no presente artigo devem acautelar as matérias relativas a confidencialidade e segredo comercial ou de negócio dos operadores de táxi.

4 — Sem prejuízo do recurso às plataformas referidas no n.º 1, a publicação, divulgação e disponibilização, para consulta ou outro fim, da informação que, pela sua natureza e nos termos legalmente previstos, possa ou deva ser disponibilizada ao público, deve ser efetuada em formatos abertos, que permitam a leitura por máquina, para ser colocada ou indexada no Portal de Dados Abertos da Administração Pública.

Artigo 18.º

Tipos de serviço

Os serviços de transporte em táxi são prestados:

- a) A taxímetro, em função da distância percorrida e dos tempos de espera, sem necessidade de um acordo expresso entre as partes;
- b) A percurso, em função dos preços definidos para os respetivos itinerários, tendo em conta o estabelecido pelas autoridades de transportes;
- c) A contrato, celebrado por acordo reduzido a escrito ou em suporte digital, em sistema eletrónico disponível na viatura, de onde conste, obrigatoriamente, o respetivo prazo, o preço e a plataforma de reserva, se aplicável.

Artigo 19.º

Regimes de estacionamento

1 — As autoridades de transportes fixam, por regulamento, um ou vários dos seguintes regimes de estacionamento:

- a) Livre, em que os táxis podem circular livremente à disposição do público, não existindo locais obrigatórios para estacionamento;
- b) Condicionado, em que os táxis podem estacionar em qualquer dos locais reservados para o efeito, até ao limite dos lugares fixados;
- c) Fixo, em que os táxis são obrigados a estacionar em locais determinados e constantes da respetiva licença;
- d) Escala, em que os táxis são obrigados a cumprir um regime sequencial de prestação de serviço.

2 — As autoridades de transportes podem ainda definir as condições em que autorizam o estacionamento temporário dos táxis em local diferente do fixado, para fazer face a situações de acréscimo excecional e momentâneo da procura.

Artigo 20.º

Regime tarifário

1 — Os serviços públicos de transporte de passageiros em táxi estão sujeitos a um regime de tarifas definidas em regulamento, a aprovar pela AMT, que estabelece as regras gerais de formação dos preços em função dos tipos de serviço, tendo em conta os princípios da recuperação económica e financeira dos custos do serviço em cenário de eficiência e da promoção da acessibilidade económica dos utilizadores, ouvido o Conselho Nacional do Consumo.

2 — As autoridades de transportes podem fixar tarifas específicas aplicáveis ao seu território, através de regulamentos próprios, aprovados por deliberação do órgão executivo competente e comunicados à AMT.

3 — Os regulamentos tarifários estabelecidos pelas autoridades de transportes devem respeitar as regras gerais constantes do regulamento previsto no n.º 1 e ser sujeitos a consulta pública, podendo estabelecer, designadamente:

- a) Tarifas a percurso para determinados itinerários selecionados;
- b) Tarifas intermunicipais, caso sejam celebrados acordos, devendo as mesmas ser aprovadas pelos órgãos competentes das respetivas autoridades de transportes;
- c) Tarifas específicas relativas à prestação de serviços de transporte em táxi a partir de grandes polos de geração de viagens, como aeroportos ou terminais de cruzeiros;
- d) Tarifas sazonais, nas regiões com forte atração turística;
- e) Tarifas específicas tendo em conta datas festivas, como o Natal, o Ano Novo ou feriado municipal;
- f) Pacotes de viagens em combinação com títulos mensais de transporte coletivo ou serviços de mobilidade partilhada;
- g) Tarifas progressivas.

4 — O operador de táxi deve manter afixado no veículo, em local visível e de fácil consulta pelo passageiro, o tarifário em vigor.

Artigo 21.º

Reserva

1 — O serviço de táxi pode ser contratado mediante subscrição e reserva prévias efetuadas através de plataforma de reserva, de central telefónica ou através de contrato escrito, que pode assumir a forma digital.



2 — No caso a que se refere o número anterior, os valores das tarifas devem respeitar as regras e princípios estabelecidos no regulamento a que se refere o n.º 1 do artigo anterior, bem como, se aplicável, as regras e princípios estabelecidos nos regulamentos aprovados pelas autoridades de transportes.

Artigo 22.º

Plataforma de serviços de táxi

1 — Os serviços de transporte de táxi também podem ser disponibilizados através de plataformas de serviço dedicadas ou que agreguem outros serviços de mobilidade e transporte, desde que as atividades se encontrem devidamente segregadas.

2 — As plataformas de serviços de táxi, quando assentes em infraestruturas eletrónicas, devem disponibilizar estimativas de preço final ao consumidor, de acordo com as regras de formação das tarifas estabelecidas pelo presente decreto-lei e respetiva regulamentação.

3 — Os serviços estabelecidos através das plataformas de serviço de táxi estão sujeitos às limitações geográficas estabelecidas no presente decreto-lei, de forma a garantir o cumprimento dos contingentes estabelecidos para cada território das autoridades de transportes, nos termos dos acordos celebrados.

4 — Os contratos celebrados por via eletrónica devem cumprir o disposto no Decreto-Lei n.º 7/2004, de 7 de janeiro, na sua redação atual.

Artigo 23.º

Livro de reclamações

1 — Deve ser disponibilizado livro de reclamações, no formato físico ou eletrónico, nos termos do Decreto-Lei n.º 156/2005, de 15 de setembro, na sua redação atual, conforme os casos, sendo a AMT a entidade competente para os efeitos de tratamento de reclamações.

2 — Os veículos devem indicar, em formato visível, as ligações ao livro de reclamações eletrónico e o endereço de correio eletrónico de reclamações da AMT, bem como os meios de resolução alternativa de litígios existentes e mencionar o direito do consumidor à arbitragem necessária.

Artigo 24.º

Prestação de serviços

1 — É assegurada aos passageiros a prestação de serviços em paridade de condições, a igualdade de tratamento no acesso e a fruição dos serviços públicos de transporte em táxi.

2 — O serviço de táxi pode ser contratado através da recolha do passageiro na via pública, mediante a solicitação no local ou em praças dedicadas ao serviço de táxi, bem como através de plataformas de reserva e a contrato.

3 — Os táxis devem estar à disposição do público, de acordo com o regime de estacionamento que lhes for fixado, não podendo ser recusados os serviços solicitados em conformidade com a tipologia prevista no presente decreto-lei.

4 — Podem ser recusados:

a) Os serviços que 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;

b) Os serviços que sejam solicitados por pessoas com comportamento suspeito de perigosidade.

Artigo 25.º

Suspensão do exercício da atividade

1 — O exercício da atividade de transportes em táxi pode ser voluntariamente suspenso, por um período até 365 dias consecutivos, mediante mera comunicação prévia à autoridade de transportes emissora da licença, na qual sejam descritos os motivos para a suspensão e o prazo previsto para a mesma.



2 — Excetuando o caso de suspensão emergente de avaria, doença ou outra causa de verificação involuntária ou fortuita, as autoridades de transportes emissoras da licença de táxi podem, no prazo de 10 dias, opor-se à suspensão do exercício da atividade por motivos de salvaguarda da garantia de disponibilidade do serviço público, em face do contingente fixado e do número de licenças em atividade, podendo propor condições alternativas para a aceitação da suspensão, designadamente a redução do prazo.

3 — A retoma da atividade de transportes em táxi decorrente da suspensão deve ser comunicada pelo operador de táxi à autoridade de transportes.

4 — Uma vez comunicada a suspensão do exercício da atividade de transportes em táxi, não pode haver nova suspensão num período de 365 dias consecutivos, contados a partir do último dia de suspensão, exceto se devida a motivos de força maior, tais como avaria, doença, outra causa de verificação involuntária e fortuita ou exercício de cargos nos órgãos de pessoas coletivas sem fins lucrativos ou cargos políticos.

Artigo 26.º

Abandono do exercício da atividade

1 — Sem prejuízo do disposto no artigo anterior, presume-se que há abandono da atividade, nos termos definidos pelas respetivas autoridades de transporte, quando tiverem decorrido 60 dias consecutivos desde a emissão da última fatura, nos termos definidos no artigo 11.º

2 — O abandono da atividade determina a caducidade do direito à licença do táxi.

CAPÍTULO IV

Regimes especiais

Artigo 27.º

Táxis para pessoas com mobilidade reduzida

1 — As autoridades de transportes podem definir contingentes de veículos para pessoas com mobilidade reduzida.

2 — Os veículos referidos no número anterior devem ser licenciados pelas autoridades de transportes, desde que cumpram as características técnicas de adaptação a definir por deliberação do conselho diretivo do IMT, I. P.

Artigo 28.º

Veículos isentos de distintivos

1 — As autoridades de transporte podem licenciar veículos isentos de distintivos e cor padrão Tipologia A, no âmbito dos contingentes fixados nos termos do presente decreto-lei.

2 — Os veículos previstos no número anterior devem passar a dispor de taxímetro e a cumprir as demais condições fixadas no presente decreto-lei.

Artigo 29.º

Transportes coletivos em táxi

As autoridades de transportes podem autorizar a realização de transportes coletivos em táxi, nos termos do artigo 7.º do Decreto-Lei n.º 60/2016, de 8 de setembro.



Artigo 30.º

Transportes de bagagens e de animais

1 — O transporte de bagagens só pode ser recusado nos casos em que as características destas prejudiquem a conservação do veículo ou a segurança rodoviária.

2 — É obrigatório o transporte de cães de assistência, certificados nos termos do disposto no n.º 3 do artigo 5.º do Decreto-Lei n.º 74/2007, de 27 de março, bem como de carrinhos e acessórios para transporte de crianças, e, nos veículos para pessoas com mobilidade reduzida, as cadeiras de rodas ou outros meios de marcha de pessoas com mobilidade reduzida.

3 — Ao transporte de animais de companhia aplica-se o disposto no n.º 3 do artigo 10.º do Decreto-Lei n.º 276/2001, de 17 de outubro, na sua redação atual.

CAPÍTULO V

Vicissitudes do alvará e da licença

Artigo 31.º

Revogação

1 — O alvará para a atividade dos operadores de táxi é revogado pelo IMT, I. P., quando:

- a) Se proceda a uma transmissão do alvará, em violação do determinado no presente decreto-lei;
- b) Se verifique perda da idoneidade a que se refere o artigo 6.º

2 — A licença do táxi é revogada, pelas autoridades de transportes, quando se verifique a transmissão ou transferência das licenças de táxis em violação do disposto no n.º 4 do artigo 14.º

Artigo 32.º

Caducidade

1 — O alvará para a atividade dos operadores de táxi caduca:

- a) Quando for declarada a respetiva insolvência;
- b) Por extinção das empresas detentoras do alvará;
- c) Por abandono da atividade;
- d) Por morte do empresário em nome individual, quando seja o caso.

2 — A caducidade do alvará prevista no número anterior determina a caducidade das licenças detidas pelo titular do alvará.

CAPÍTULO VI

Fiscalização e regime sancionatório

Artigo 33.º

Supervisão e regulação

1 — A atividade dos operadores de táxi é objeto de supervisão e regulação pelas entidades competentes, designadamente pela AMT e pelo IMT, I. P., respetivamente, no âmbito das suas atribuições.

2 — O IMT, I. P., e a AMT procedem à divulgação, articulada através dos seus sítios na Internet, do número de operadores de táxis licenciados e do número de táxis registados, bem como do número de pedidos de licenciamento e de registo apresentados, em apreciação e que tenham sido objeto de decisão.



3 — Para os efeitos previstos nos números anteriores, o IMT, I. P., e a AMT podem solicitar às autoridades de transportes e aos operadores de táxi, bem como às plataformas de reserva, todas as informações que se afigurem necessárias, nomeadamente as que resultem do exercício da atividade.

4 — Sem prejuízo do disposto no n.º 2, a publicação, divulgação e disponibilização, para consulta ou outro fim, da informação que, pela sua natureza e nos termos legalmente previstos, possa ou deva ser disponibilizada ao público, deve ser efetuada em formatos abertos, que permitam a leitura por máquina, para ser colocada ou indexada no Portal de Dados Abertos da Administração Pública.

Artigo 34.º

Entidades fiscalizadoras

A fiscalização do cumprimento do disposto no presente decreto-lei compete às seguintes entidades, no quadro das suas competências:

- a) IMT, I. P.;
- b) AMT;
- c) Guarda Nacional Republicana;
- d) Polícia de Segurança Pública;
- e) Polícia municipal;
- f) Autoridades de transportes;
- g) Comissão Nacional de Proteção de Dados.

Artigo 35.º

Contraordenações

1 — Constitui contraordenação punível com coima de € 250 a € 3740, no caso de pessoas singulares, ou de € 5000 a € 15 000, no caso de pessoas coletivas:

- a) O exercício de atividade sem o licenciamento a que se refere o n.º 1 do artigo 4.º;
- b) A transmissão do alvará para o exercício da atividade de operador de táxi, em violação do disposto no n.º 2 do artigo 4.º;
- c) O não suprimento da falta do requisito de acesso à atividade no prazo estabelecido no n.º 2 do artigo 7.º;
- d) O incumprimento do dever de informação previsto no n.º 2 do artigo 8.º;
- e) A utilização de veículos com inobservância das normas de identificação e características dos veículos previstas no artigo 9.º;
- f) A utilização de veículos com inobservância do disposto no artigo 11.º;
- g) A utilização de veículos não licenciados pela autoridade de transportes competente em violação do disposto no n.º 1 do artigo 14.º;
- h) A prestação de serviços de táxi sem ter a bordo a licença de táxi em violação do disposto no n.º 3 do artigo 14.º;
- i) A violação do dever de comunicação às autoridades de transportes previsto no n.º 4 do artigo 14.º;
- j) O incumprimento de qualquer um dos regimes de estacionamento, previstos no n.º 1 do artigo 19.º;
- k) A violação do regime de tarifas, nos termos do n.º 2 do artigo 20.º e no respeito pelas regras gerais de formação de preços e tarifas estabelecidas no regulamento a que se refere o n.º 1 do mesmo artigo;
- l) O incumprimento da obrigação de afixação do tarifário previsto no n.º 4 do artigo 20.º;
- m) A não disponibilização das estimativas de preço e o incumprimento das regras de formação das tarifas em violação do n.º 2 do artigo 22.º;
- n) A violação das regras de limitação geográfica previstas no n.º 3 do artigo 22.º;

- o) A disponibilização de contratos que não cumpram o disposto no Decreto-Lei n.º 7/2004, de 7 de janeiro, em incumprimento do n.º 4 do artigo 22.º;
- p) O não cumprimento das disposições relativas ao livro de reclamações, nos termos previstos no artigo 23.º;
- q) A recusa dos serviços em violação do disposto no n.º 3 do artigo 24.º;
- r) O incumprimento do regime de comunicação prévia previsto no n.º 1 do artigo 25.º;
- s) A retoma da atividade de transporte em táxi sem a comunicação a que se refere o disposto no n.º 3 do artigo 25.º;
- t) A utilização de veículos adaptados para pessoas com mobilidade reduzida em violação do disposto no n.º 2 do artigo 27.º;
- u) A utilização de veículos isentos de distintivos em violação do previsto no artigo 28.º;
- v) A realização de transportes coletivos em táxi sem autorização a que se refere o artigo 7.º do Decreto-Lei n.º 60/2016, de 8 de setembro, em incumprimento do disposto no artigo 29.º;
- w) A recusa injustificada do transporte de bagagens e de animais nos termos previstos no artigo 30.º;
- x) O não envio da informação no âmbito dos deveres de informação previstos no n.º 3 do artigo 33.º

2 — A tentativa e a negligência são puníveis.

3 — Às contraordenações previstas no presente decreto-lei 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 no presente decreto-lei não prejudica a existência de regimes sancionatórios definidos pelas autoridades de transportes, em regulamentos de execução ao presente regime, nos termos legalmente permitidos.

Artigo 36.º

Falta de apresentação de documentos

1 — Se, no ato de fiscalização, não for apresentada a licença de táxi em violação do disposto no n.º 3 do artigo 14.º, a entidade fiscalizadora notifica o motorista de táxi para apresentar o documento em falta no prazo de oito dias.

2 — A não apresentação do documento em falta no prazo fixado no número anterior é punível nos termos da alínea *h*) do n.º 1 do artigo anterior.

3 — A apresentação da licença de táxi no prazo de oito dias é punível com coima de € 100 a € 250.

Artigo 37.º

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., relativamente às infrações previstas nas alíneas *a*) a *g*), *q*), *w*) e *x*) do n.º 1 do artigo 35.º

b) Às autoridades de transporte, relativamente às infrações previstas nas alíneas *h*), *i*), *j*), *k*), *n*), *r*), *s*), *u*) e *v*) do n.º 1 do artigo 35.º

c) À AMT, relativamente às infrações previstas nas alíneas *l*), *m*), *o*), *p*), *t*), e *x*) do n.º 1 do artigo 35.º

2 — Cabe ao IMT, I. P., à AMT e às autoridades de transportes 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.

Artigo 38.º

Imputabilidade das infrações

1 — As infrações previstas nas alíneas *a)*, *j)*, *n)*, *q)* e *w)* do n.º 1 do artigo 35.º são da responsabilidade do motorista de táxi.

2 — As infrações previstas na alínea *o)* do n.º 1 do artigo 35.º são da responsabilidade da entidade detentora da plataforma.

3 — As infrações previstas nas alíneas *b)* a *i)*, *k)* a *m)*, *p)*, *r)* a *v)* e *x)* do n.º 1 do artigo 35.º são da responsabilidade da entidade detentora do alvará.

Artigo 39.º

Sanções acessórias

1 — Com a aplicação da coima prevista na alínea *b)* do n.º 1 do artigo 35.º, pode ser decretada sanção acessória de interdição do exercício de atividade de operador de táxi.

2 — Com a aplicação de qualquer das coimas previstas nas alíneas *e)*, *g)* e *h)* do n.º 1 do artigo 35.º, pode ser decretada sanção acessória de suspensão da licença do veículo ou alvará.

3 — No caso de suspensão de licença ou alvará, nos termos do número anterior, a entidade infratora é notificada para proceder voluntariamente ao depósito do respetivo alvará no IMT, I. P., sob pena de apreensão.

4 — 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 40.º

Produto das coimas

O produto das coimas é distribuído da seguinte forma, constituindo receita própria das entidades:

- a)* 20 % para a entidade competente para a aplicação da coima;
- b)* 20 % para a entidade fiscalizadora, exceto quando esta não disponha da faculdade de arrecadar receitas próprias, revertendo neste caso para o Estado;
- c)* 60 % para o Estado.

CAPÍTULO VII

Disposições complementares, transitórias e finais

Artigo 41.º

Meios extrajudiciais de resolução de litígios

1 — Os litígios decorrentes da prestação de serviços públicos de transporte em táxi podem ser resolvidos através de meios extrajudiciais de resolução de litígios, nos termos gerais previstos na Lei n.º 144/2015, de 8 de setembro, na sua redação atual.



2 — Quando o consumidor, em caso de litígio de consumo emergente da prestação dos serviços previstos no presente regime, opte por recorrer a meios extrajudiciais de resolução de litígios suspende-se, no seu decurso, o prazo para a propositura da ação judicial ou da injunção.

Artigo 42.º

Modelos das licenças e dos alvarás

Os modelos das licenças e dos alvarás previstos no presente decreto-lei são aprovados por deliberação do conselho diretivo do IMT, I. P.

Artigo 43.º

Avaliação do regime

1 — A implementação dos serviços regulados pelo presente decreto-lei, no território nacional, é objeto de avaliação pelo IMT, I. P., decorridos dois anos sobre a sua entrada em vigor, em articulação com a AMT, com as restantes entidades competentes e as associações setoriais relevantes.

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

Artigo 44.º

Regulamentação

O regulamento previsto no n.º 1 do artigo 20.º é aprovado no prazo de um ano após a entrada em vigor do presente decreto-lei.

Artigo 45.º

Disposições transitórias

1 — As normas regulamentares aprovadas no âmbito do Decreto-Lei n.º 251/98, de 11 de agosto, na sua redação atual, mantêm-se em vigor.

2 — Até à aprovação do regulamento a que se refere o n.º 1 do artigo 20.º:

a) Mantém-se em vigor o regime de preços constante do Decreto-Lei n.º 297/92, de 31 de dezembro, e da respetiva convenção de preços;

b) As autoridades de transportes podem estabelecer tarifas específicas, nos termos do n.º 2 e das alíneas a), c) e f) do n.º 3 do artigo 20.º, devendo as mesmas respeitar os parâmetros estabelecidos pela legislação específica que se mantenha em vigor, incluindo o estabelecido na convenção de preços vigente, encontrando-se tais tarifas sujeitas à supervisão da AMT.

3 — Os alvarás emitidos ao abrigo do Decreto-Lei n.º 251/98, de 11 de agosto, na sua redação atual, e do Decreto-Lei n.º 297/92, de 31 de dezembro, mantêm-se em vigor até ao termo do seu prazo, sendo a renovação requerida ao abrigo do disposto no presente decreto-lei.

4 — Os veículos de Tipologia A e os turísticos Tipologia T existentes à data da publicação do presente decreto-lei devem integrar os contingentes que venham a ser definidos pelas autoridades de transportes, no prazo máximo de um ano, nos termos a regulamentar pelas referidas autoridades, tendo em conta as especificidades territoriais e a equilibrada distribuição do número de efetivos a considerar nos respetivos contingentes.

5 — Até ao momento da efetiva integração referida no número anterior, mantêm-se em vigor as regras atualmente vigentes para estas tipologias de veículos.



Artigo 46.º

Norma revogatória

São revogados:

- a) O Decreto-Lei n.º 297/92, de 31 de dezembro, bem como a respetiva convenção de preços, sem prejuízo do disposto no n.º 2 do artigo anterior;
- b) O Decreto-Lei n.º 251/98, de 11 de agosto, na sua redação atual.

Artigo 47.º

Entrada em vigor

O presente decreto-lei entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 21 de setembro de 2023. — *António Luís Santos da Costa* — *Fernando Medina Maciel Almeida Correia* — *António José da Costa Silva* — *João Paulo Marçal Lopes Catarino* — *João Saldanha de Azevedo Galamba* — *Ana Maria Pereira Abrunhosa Trigueiros de Aragão*.

Promulgado em 23 de outubro de 2023.

Publique-se.

O Presidente da República, MARCELO REBELO DE SOUSA.

Referendado em 25 de outubro de 2023.

O Primeiro-Ministro, *António Luís Santos da Costa*.

116998219