

TRIBUNAL CONSTITUCIONAL

*Gabinete do Presidente*

A Sua Excelência

O Presidente da Assembleia Legislativa da  
Região Autónoma dos Açores

Rua Marcelino Lima

9901-858 Horta

N/Ofício n.º 36/2022 (2.ª Secção)

Data: 21 de fevereiro de 2022

Processo n.º 227/2022

Autos de Fiscalização Preventiva

O Representante da República para a Região Autónoma dos Açores veio requerer, ao abrigo do disposto no artigo 278.º, n.º 2, da Constituição da República Portuguesa e dos artigos 51.º, n.º 1 e 57.º, n.º 1, ambos da Lei n.º 28/82, de 15 de Novembro, a apreciação preventiva da constitucionalidade das normas constantes das alíneas b) e f), do n.º 2, do artigo 4.º e do artigo 13.º, do Decreto n.º 1/2022, da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores, que estabelece o *Regime Jurídico da Atividade de Transporte Individual e Remunerado de Passageiros em Veículos Descaracterizados e Partir de Plataforma Eletrónica na Região Autónoma dos Açores*.

Nos termos dos artigos 54.º, 55.º, n.º 3 e 56.º, n.ºs 1, 2 e 4, da Lei do Tribunal Constitucional, notifico Vossa Excelência para, no prazo de três dias, a que acresce a dilação de dois dias, se pronunciar, querendo, sobre o pedido.

Apresento a Vossa Excelência os melhores cumprimentos,

*Atenciosamente  
pessoal.*

O PRESIDENTE DO TRIBUNAL CONSTITUCIONAL,



Junta-se: Cópia do pedido.



REPÚBLICA PORTUGUESA

Gabinete do Representante da República  
para a Região Autónoma dos Açores


TRIBUNAL CONSTITUCIONAL	
N.º único	
Espécie	1ª N.º 227/22
ENTRADA N.º	2792 Data: 21/02/22

VA

Senhor Conselheiro

Presidente do Tribunal Constitucional



**Tribunal Constitucional**  
Papel: 1 Proc.: 227/2022  
Espécie: 1ª Dt Dist.: 21-02-2022  
Secção: 2  
Relator(a): **Conselheiro(a)**  
**António José da Ascensão Ramos**  
Cons.(a)   
Dist.:   
Secretário(a): 

O Representante da República para a Região Autónoma dos Açores, ao abrigo do n.º 2 do artigo 278.º da Constituição da República Portuguesa e dos artigos 7.º e seguintes da Lei n.º 28/82, de 15 de novembro, vem submeter à apreciação do Tribunal Constitucional, em processo de fiscalização preventiva da constitucionalidade, as normas constantes das alíneas b) e f) do n.º 2 do artigo 4.º e do artigo 13.º do Decreto n.º 1/2022 da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores, que estabelece o *Regime Jurídico da Atividade de Transporte Individual e Remunerado de Passageiros em Veículos Descaracterizados a Partir de Plataforma Eletrónica na Região Autónoma dos Açores* – o que faz nos termos e com os fundamentos seguintes.

## I

1. No dia 11 de fevereiro de 2022, foi recebido no Gabinete do Representante da República para a Região Autónoma dos Açores o Decreto n.º 1/2022 da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores (anexo), para efeitos de assinatura como decreto legislativo regional, nos termos dos n.ºs 1 e 2 do artigo 233.º da Constituição.

## II

2. O regime jurídico constante do Decreto ora em apreciação – abreviadamente TVDE – visa disciplinar o exercício na Região Autónoma dos Açores de uma atividade económica e profissional que se encontra regulada, no plano nacional, pela Lei n.º 45/2018, de 10 de agosto, introduzindo aí algumas adaptações – algumas de natureza orgânica e procedimental, mas outras de natureza substantiva – destinadas a acautelar um conjunto de interesses regionais, que são



REPÚBLICA PORTUGUESA

*Gabinete do Representante da República  
para a Região Autónoma dos Açores*

sumariamente identificados no preâmbulo do próprio diploma e dos quais se destaca a sustentabilidade ambiental.

No essencial, o regime regional aprovado pela Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores não só não afasta a aplicação ao território insular da Lei n.º 45/2018, de 10 de agosto – cujo regime, aliás, o n.º 5 do artigo 1.º do Decreto n.º 1/2022 declara de aplicação supletiva –, como preserva o modelo regulador básico de exercício da atividade em causa. Isto é, um modelo tripartido de licenciamento:

- a) dos operadores de TVDE, que são as empresas detentoras (e que registam) as viaturas utilizadas no exercício da atividade;
- b) dos motoristas de TVDE, que conduzem os utilizadores do serviço de transporte do ponto A para o ponto B e se encontram vinculados contratualmente a um dos operadores;
- c) das plataformas eletrónicas, que são as empresas titulares ou que exploram as infraestruturas eletrónicas que prestam o serviço de intermediação entre os utilizadores aderentes e os operadores de TVDE.

Antes de mais, do ponto de vista jurídico-constitucional, relevante é assinalar que as regras legais de acesso e exercício da atividade de motorista de TVDE devem ser equacionadas à luz da *liberdade de escolha de profissão* – direito, liberdade e garantia consagrado no n.º 1 do artigo 47.º da Constituição –, ao passo que o regime legal regulador do acesso e exercício da atividade das operadoras de TVDE e das plataformas eletrónicas constitui precipuamente um problema de *liberdade de iniciativa económica privada* – direito económico previsto no n.º 1 do artigo 61.º da Constituição e direito de natureza análoga a direito, liberdade e garantia, por força do artigo 17.º da Lei Fundamental.

Não se ignora que os dois direitos não são propriamente isentos de relação: com efeito, “a liberdade de empresa (...) apresenta importantes afinidades com a liberdade profissional *stricto sensu* (...). Nos dois casos, o seu exercício constitui um modo de vida, ou um modo de ganhar a vida, e de realização pessoal e profissional; e, nessa medida, ambas representam a projeção no domínio económico do valor do livre desenvolvimento da personalidade (Evaristo Mendes, in Jorge Miranda/Rui Medeiros, *Constituição Portuguesa Anotada*, I, 2.ª ed., Lisboa, 2017, p. 856, e também pp. 876-877). Desde logo, uma regulamentação muito restritiva da liberdade de iniciativa económica num determinado setor de atividade – v.g., limitando o acesso ao mercado de novos



REPÚBLICA PORTUGUESA

*Gabinete do Representante da República  
para a Região Autónoma dos Açores*

operadores, mais inovadores ou com um diferente modelo e negócio – redundante, naturalmente, em menores oportunidades de acesso e exercício das profissões correspondentes.

Não obstante, considerando a diversidade dos regimes constitucionais de proteção das duas liberdades em causa, julga-se que uma análise separada das questões tornará mais clara a discrepância entre as novas exigências regulatórias especificamente aduzidas pelo Decreto n.º 1/2022 – no confronto com o regime definido pela Assembleia da República – e os parâmetros orgânicos e materiais decorrentes da Constituição.

### III

3. Estabelece o artigo 47.º da Lei Fundamental que *“todos têm o direito de escolher livremente a profissão e o género de trabalho, salvas as restrições legais impostas pelo interesse coletivo ou inerentes à sua própria capacidade”*.

Neste quadro, o legislador nacional regulou de forma particularmente detalhada e exigente – ao longo dos extensos artigos 10.º e 11.º da Lei n.º 45/2018, de 10 de agosto – as condições de acesso e exercício da profissão de motorista de TVDE. Os eventuais candidatos a motoristas de TVDE que não preencham a totalidade dos requisitos elencados pela lei – ou que, porventura, deixem de os preencher supervenientemente – não podem pura e simplesmente exercer essa profissão. Por outras palavras, terão de encontrar outro modo de vida e de procurar assegurar a sua subsistência num outro setor do mercado de trabalho. Não estão em causa, aqui, apenas normas conformadoras de uma atividade económica, mas sim verdadeiras e próprias *restrições legais* a um direito, liberdade e garantia – um direito que, sublinhe-se, é crucial para a realização profissional e pessoal dos indivíduos. Em última análise, um direito através do qual cada um projeta o livre desenvolvimento da sua personalidade.

A segunda parte do n.º 1 do artigo 47.º não podia ser mais clara a este respeito: nela se autoriza expressamente o legislador ordinário – em sintonia com a letra do n.º 2 do artigo 18.º, que limita as restrições aos *casos expressamente previstos na Constituição* – a restringir o acesso a determinadas profissões quando tal seja necessário para salvaguardar o *“interesse coletivo”* ou quando as pessoas não tenham *“capacidade”* – física, intelectual, conhecimentos, habilitações – para desempenhar a profissão a que aspiram.



REPÚBLICA PORTUGUESA

*Gabinete do Representante da República  
para a Região Autónoma dos Açores*

Não obstante a exaustiva regulação feita pela Assembleia da República – no sentido de acautelar o interesse coletivo (v.g. requisitos relativos à idoneidade dos motoristas) e de evitar o acesso à profissão de motorista de TVDE a pessoas sem a necessária capacidade (v.g., carta de condução adequada e curso de formação rodoviária) –, o artigo 4.º do Decreto n.º 1/2022 vem acrescentar mais dois requisitos – inovadores – que restringem ainda mais o acesso à profissão em causa. Com efeito, para se obter um “certificado regional de motorista de TVDE” é ainda essencial “cumprir o requisito de escolaridade obrigatória” (alínea b)) e ter “domínio da língua portuguesa” (alínea f)) – domínio que, por princípio, abrange compreensão e expressão oral e compreensão e expressão escrita.

Consequentemente, estas duas alíneas do n.º 2 do artigo 4.º são organicamente inconstitucionais, por violação conjugada da alínea b) do n.º 1 do artigo 165.º e da parte final da alínea a) do n.º 1 do artigo 227.º da Constituição, por manifesta invasão da reserva relativa de competência legislativa da Assembleia da República. Ainda muito recentemente, aliás, no seu Acórdão n.º 429/2020, o Tribunal Constitucional foi claro, ao afirmar:

*“Se o artigo 12.º do Decreto em apreciação proibisse em absoluto os operadores de TVDE de exercer serviços de turismo, isso constituiria uma limitação inovadora ao desempenho daquela atividade, que não encontraria cobertura no regime consagrado na Lei mencionada. Essa limitação traduzir-se-ia numa restrição originária ao direito à livre iniciativa económica privada previsto no artigo 61.º da Constituição, pois, a liberdade de empresa constitui uma dimensão essencial desse direito fundamental, suscetível de ser considerada análoga à categoria dos direitos, liberdades e garantias. De igual forma, a limitação em questão implicaria ainda uma restrição originária à liberdade de escolha de profissão consagrada no artigo 47.º da Constituição, na medida em que impediria um motorista de constituir a sua própria empresa para prestar simultaneamente serviços de TVDE e serviços de turismo. Nessa eventualidade, e tendo em conta que a regulação de direitos, liberdades e garantias (ou de direitos fundamentais com natureza análoga, nos termos do artigo 17.º da Constituição) integra a reserva relativa da competência da Assembleia da República [artigo 165.º, n.º 1, alínea b) da Constituição], a restrição em questão estaria ferida de inconstitucionalidade orgânica, pois não poderia ser feita pela Assembleia Legislativa da RAM.”*



*Representante da República  
para a Região Autónoma dos Açores*

É esta, aliás, a jurisprudência constante do Tribunal Constitucional – já desenvolvida, por exemplo, no Acórdão n.º 88/2012: sempre que “*as normas apreciadas versam sobre condições ou requisitos substanciais de acesso ao exercício da profissão*”, “*limitando em consequência o universo de pessoas que a ela poderão aceder*”, “*haverá de concluir-se que essa matéria apenas poderá ser regulada por lei parlamentar ou diploma governamental autorizado*”. Não surpreende, portanto, que o Tribunal Constitucional tenha reiterado agora a sua posição – justamente a respeito de um diploma da Região Autónoma da Madeira sobre regulação da atividade de TVDE – segundo a qual “*uma restrição originária à liberdade de escolha de profissão consagrado no artigo 47.º da Constituição*”, quanto efetuada pelo legislador regional, estaria necessariamente “*ferida de inconstitucionalidade orgânica*”.

É verdade que exigências semelhantes às das alíneas *b)* e *f)* do n.º 2 do artigo 4.º do Decreto em análise constam também, *grosso modo*, das alíneas *c)* e *e)* do n.º 1 do artigo 5.º da Lei nº 6/2013, de 22 de janeiro, que aprova o regime jurídico de “acesso e exercício da profissão de motorista de táxi”. Simplesmente, isso só demonstra que o legislador nacional – a Assembleia da República, em ambos os casos, sublinhe-se – optou por estabelecer regimes diversos de acesso às profissões de motorista de táxi e de motorista de TVDE, atendendo às características específicas e às exigências próprias de cada uma delas. Não obstante alguns pontos de contacto, em causa estão dois regimes jurídicos de atividades bastante diferenciadas – e, justamente por isso, o legislador parlamentar tomou a opção política de fundo de manter o seu tratamento em separado. E, como é evidente, regimes jurídicos que por definição estão reservados aos órgãos de soberania não podem ser fundidos ou reconfigurados pelos órgãos legislativos das Regiões Autónomas para efeitos da sua aplicação nos territórios insulares.

4. As restrições de acesso à profissão de motorista de TVDE introduzidas pelo legislador regional – “*cumprir o requisito de escolaridade obrigatória*” e ter “*domínio da língua portuguesa*” – são também materialmente inconstitucionais, por violação dos parâmetros materiais que o n.º 2 do artigo 18.º prescreve para todas as leis restritivas de direitos, liberdades e garantias.

É certo que, na perspetiva da generalidade das pessoas, hoje felizmente com níveis cada vez mais elevados de instrução e qualificações académicas, as exigências em causa podem parecer naturais, contribuindo até para a melhoria da qualidade em sentido lato do serviço prestado aos passageiros transportados. É inegável também que, do ponto de vista dos passageiros portugueses –



*Representante da República  
para a Região Autónoma dos Açores*

RK

não, como é evidente, dos muitos turistas estrangeiros que procuram os Açores –, é certamente agradável poder entabular uma conversação na sua língua materna com o motorista de TVDE que os conduz.

Acontece que, do ponto vista da liberdade de acesso e exercício da profissão, a perspetiva de análise não deve ser tanto essa, da perceção dos cidadãos comuns ou das expectativas pessoais dos utilizadores dos TVDE. A perspetiva determinante deve ser antes a daquelas pessoas que ficam excluídas pelas exigências legais acrescentadas pelo legislador regional. Por exemplo: a perspetiva daqueles jovens que, por razões culturais ou por circunstâncias familiares, abandonaram a escola demasiado cedo – e que assim não vão poder ser motoristas de TVDE; a perspetiva daquelas pessoas que chegaram à idade adulta com um baixo nível de instrução e que, por isso, sofrem já no seu dia a dia as dificuldades inerentes a um emprego pouco qualificado e mal remunerado – pessoas que também não vão poder complementar o seu rendimento mensal como motoristas de TVDE; ou a perspetiva dos emigrantes que, chegados a Portugal há relativamente pouco tempo, têm dificuldade em encontrar um emprego em que o (insuficiente) domínio da língua portuguesa não seja uma barreira inultrapassável – e que assim igualmente se veem excluídos da profissão de motorista de TVDE.

Por um lado, o abandono escolar precoce é um problema multifatorial e de difícil resolução, que as estatísticas oficiais do INE mostram estar ainda longe de ser erradicado. No caso específico dos Açores, não obstante os progressos realizados nos últimos anos, a taxa de abandono escolar precoce mantém-se claramente acima de 20%. Por outro lado, Portugal é hoje um destino relevante de imigração de pessoas providas de muitas partes do Globo e que aqui procuram uma vida melhor – e não apenas de pessoas provenientes dos países de língua oficial portuguesa.

Segundo o n.º 1 do artigo 47.º da Constituição, só podem estabelecer-se aqueles requisitos de acesso à profissão que sejam necessários para salvaguardar o “interesse coletivo” e para garantir que a pessoa tem “capacidade” adequada à função. A questão que importa responder é, portanto, a de saber se uma pessoa que não preencha um ou os dois requisitos adicionais impostos pelo legislador regional pode ou não conduzir um passageiro em segurança do ponto A para o ponto B, seguindo as indicações GPS que lhe são apresentadas por uma aplicação eletrónica? E a resposta é claramente positiva, uma vez que o enquadramento tecnológico em que os motoristas de TVDE desenvolvem a sua atividade permite reduzir ao mínimo a comunicação com os clientes e conduzi-los diretamente aos respetivos destinos – algo que não sucede, como é sabido, com os taxistas, que precisam de interagir mais com os clientes para saber o destino, têm muito mais autonomia na



*Representante da República  
para a Região Autónoma dos Açores*

escolha dos percursos e no final têm de fazer a cobrança do serviço. Mais ainda, o Decreto n.º 1/2022 é claríssimo ao impedir os operadores de TVDE – e, conseqüentemente, os respetivos motoristas – de assumirem qualquer função que vagamente se assemelhe à de guia ou operador turístico (artigo 14.º).

Por conseguinte, os requisitos inovadoramente adicionados pelas alíneas *b)* e *f)* do n.º 2 do artigo 4.º do Decreto n.º 1/2022 constituem restrições desnecessárias à liberdade de escolha e exercício de profissão de operador de TVDE. Muito em particular, não se vislumbra que outros direitos ou interesses consuetudinariamente protegidos poderiam, à luz do n.º 2 do artigo 18.º, justificar semelhantes restrições. Mesmo a tutela dos direitos dos consumidores – ou dos consumidores portugueses –, está já suficientemente acautelada pela legislação geral em vigor – assim como pela Lei n.º 45/2018, de 10 de agosto, e por outras disposições do próprio Decreto n.º 1/2022.

De resto, é importante não esquecer que a elevação das qualificações hoje requeridas para exercer muitas profissões – elevação que no caso em análise é feita por via legal, mas que frequentemente resulta do próprio funcionamento do mercado – sendo em geral um fenómeno muito positivo, não deixa também de penalizar (duplamente) aquelas pessoas que, pelos infortúnios da vida, não tiveram a oportunidade de concluir a escolaridade obrigatória e que, numa “sociedade justa e solidária” (artigo 1.º da Constituição), não devem ser sistematicamente coartadas nas suas aspirações profissionais. É por esse motivo que “não podem estabelecer-se requisitos académicos (graus ou formações) que não sejam essenciais ao exercício da profissão”. E se algumas “restrições de índole subjetiva (...) podem ser justificadas (...) se necessárias e proporcionadas, já as restrições de índole objetiva (*numerus clausus*, contingentação) são em princípio injustificáveis (Gomes Canotilho/Vital Moreira, *Constituição da República Portuguesa Anotada*, I, 4.ª ed., Coimbra, 2007 p. 657)

5. Além das razões anteriormente apontadas, o requisito do “domínio da língua portuguesa” – que pela formulação genérica como é apresentado, pode abarcar tanto a compreensão e expressão orais como a compreensão e expressão escritas – é ainda violador do princípio da equiparação do artigo 15.º da Constituição.

Com efeito, o que o n.º 1 deste preceito estabelece é que os estrangeiros e os apátridas que se encontrem ou residam em Portugal gozam dos mesmos direitos dos cidadãos portugueses –





*Representante da República  
para a Região Autónoma dos Açores*

PL

princípio este que, naturalmente, abarca a liberdade de escolha e exercício da profissão. O domínio da língua portuguesa não constitui condição prévia da aplicação deste princípio a todos os estrangeiros e apátridas que vivam em território nacional.

É sabido que o n.º 2 deste mesmo artigo 15.º consagra quatro exceções ao princípio da equiparação estabelecido no n.º 1, na última das quais autoriza a lei (ordinária) a reservar alguns direitos “exclusivamente aos cidadãos portugueses” – e, dir-se-ia, por maioria de razão, aos cidadãos portugueses e aos estrangeiros ou apátridas que dominem a língua portuguesa.

Sucedo que esta referência final que o n.º 2 do artigo 15.º faz à “lei” não pode ser entendida como uma autorização genérica para o legislador ordinário reservar o exercício de certas profissões a portugueses, protegendo o emprego dos nacionais relativamente aos imigrantes – ou relativamente aos imigrantes que não dominem (ou ainda não dominem) a língua portuguesa. Essa referência à “lei” nunca poderia ser um cheque em branco passado ao legislador, que em última análise teria a oportunidade de esvaziar por essa via o princípio da equiparação do n.º 1 do artigo 15.º – princípio que não apenas reflete a vocação universalista portuguesa, como tem raízes fundas na tradição constitucional portuguesa.

Em suma, a dita referência à “lei” é uma remissão para o exigente regime das restrições legais a direitos, liberdades e garantias, constante dos n.ºs 2 e 3 do artigo 18.º da Constituição (Jorge Pereira da Silva, in Jorge Miranda/Rui Medeiros, *cit.*, pp. 206-208). E, chegados a este ponto, não se vislumbra que outros direitos ou interesses constitucionalmente protegidos é que podem ter força suficiente para, numa análise exigente de proporcionalidade, justificar o afastamento liminar dos imigrantes que não dominam adequadamente a língua portuguesa do acesso e exercício da profissão de motorista de TVDE. Sem pôr em causa a relevância social e económica da função, trata-se de conduzir uma viatura ligeira, seguindo uma rota previamente definida por um GPS, cumprindo escrupulosamente as regras do Código da Estrada e as regras gerais de urbanidade para com os passageiros transportados.

Por outras palavras, se o legislador pudesse erigir o domínio da língua portuguesa como condição de acesso à generalidade das profissões – sempre que o conhecimento da língua possa ser minimamente relevante para facilitar a prestação do serviço ou sempre que haja um mínimo de interação com cidadãos portugueses –, que profissões restariam para os imigrantes não lusófonos quando chegam a Portugal em busca de um futuro melhor?



*Representante da República  
para a Região Autónoma dos Açores*

R

IV

6. O artigo 13.º do Decreto n.º 1/2022 da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores – disposição sem paralelo na Lei n.º 45/2018, de 10 de agosto – afigura-se também inconstitucional, uma vez que o regime de contingentação que estabelece – o número de averbamentos ou licenças a emitir pelo serviço público competente não excederá 5% do total de táxis licenciados em cada ilha – viola o n.º 1 do artigo 61.º da Constituição, que consagra a liberdade de iniciativa económica privada.

Não se desconhece que a própria letra do n.º 1 do artigo 61.º – em acréscimo à particular localização sistemática deste preceito, decorrente do momento histórico em que a Constituição foi aprovada – reflete a intenção de conceder ao legislador ordinário uma ampla margem de conformação na disciplina que define, em cada momento, para as diferentes atividades económicas. Assim como também não se desconhece o imenso acervo jurisprudencial que, nessa senda, reconhece ao legislador a possibilidade de regulamentar o exercício da liberdade em causa, quer quando exercida individualmente, quer quando exercida sob forma empresarial. Por isso, seria absurdo questionar a possibilidade de o legislador ordinário (nacional ou regional) regular – até de forma bastante densa e exigente – a atividade dos operadores de TVDE e das plataformas eletrónicas que prestam o serviço de intermediação entre os utilizadores e as ditas operadoras.

7. Não obstante, também não é possível esquecer duas coisas importantes. Primeiro, que a ampla liberdade de que o legislador ordinário beneficia neste domínio não é absolutamente ilimitada e que o próprio n.º 1 do artigo 61.º estabelece como parâmetros para o seu exercício “os quadros definidos pela Constituição” e o “interesse geral”. Segundo, que fora dos setores básicos de atividade vedados à iniciativa económica privada (n.º 3 do artigo 86.º da Constituição), a contingentação do acesso a uma atividade económica é das formas mais rígidas e agressivas de restrição do direito de iniciativa económica privada e, de certa forma, é uma das vias mais anómalas de regulação económica numa economia de mercado. Nem mesmo em setores de atividade em que está em causa um interesse público de primeira grandeza – como a saúde, a educação ou a comunicação social – o legislador adota estratégias reguladoras assentes na limitação absoluta ou percentual do número de empresas, estabelecimentos ou prestadores de serviços que podem atuar no mercado.



*Representante da República  
para a Região Autónoma dos Açores*

*PL*

Neste sentido, a fórmula semântica utilizada pelo n.º 1 do artigo 61.º – a referência aos “quadros definidos pela Constituição” – não pode ser nem vazia nem redundante, mas remissiva para outras normas constitucionais, mormente da parte II da Lei Fundamental, na qual se encontram os princípios básicos da organização económica portuguesa e as tarefas fundamentais do Estado nesse domínio. Dito de outro modo, o que cabe ao legislador ordinário – ao abrigo daquela remissão – não é tanto um “*poder conformador da liberdade em questão: (mas) sim o poder de conformar o sistema socioeconómico em que ela se desenvolve*” (Evaristo Mendes, in Jorge Miranda/Rui Medeiros, *cit.*, p. 872).

Torna-se, assim, incontornável a convocação da tarefa fundamental do Estado – *rectius* de todos os poderes públicos em geral – de “*assegurar o funcionamento eficiente dos mercados, de modo a garantir a equilibrada concorrência entre as empresas, contrariar formas de organização monopolistas e a reprimir os abusos de posição dominante e outras práticas lesivas do interesse geral*” (alínea *f*) do artigo 81.º da Constituição). Não cabe naturalmente ao Tribunal Constitucional determinar como se promove o funcionamento eficiente do mercado do transporte individual remunerado de passageiros, nem o modo concreto como se garante uma concorrência equilibrada entre táxis e TVDE – essa será sempre uma tarefa indeclinável do legislador democrático, nacional e regional –, mas afigura-se manifesto que a solução regional de estabelecer um contingente de 5% de TVDE põe em causa o eficiente funcionamento do mercado e viola o princípio da concorrência equilibrada entre os agentes económicos envolvidos.

Efetivamente, “*numa ordem económica baseada no mercado (...) todas as formas de iniciativa e de atividade económica (...) têm de submeter-se à disciplina da concorrência. Desse ponto de vista, o princípio da concorrência constitui um fundamento para restrições à liberdade económica nas suas diferentes modalidades (proibição de práticas restritivas (...)) e para impedir situações lesivas da concorrência*”. Por outro lado, porém, o princípio da concorrência é um fator de fomento da liberdade económica, favorecendo a liberdade de entrada de novos operadores no mercado e a eliminação de fatores que a restrinjam” (Gomes Canotilho/Vital Moreira, *cit.*, pp. 795-796).

Entre a liberdade de iniciativa económica do n.º 1 do artigo 61.º e a tarefa fundamental do Estado consagrada na alínea *f*) do artigo 81.º existe, assim, uma conexão íntima, uma vez que “fruto da evolução do modelo constitucional jus-económico (...), os mercados assumem hoje um relevo extraordinário, e estendem-se a praticamente todos os níveis mais relevantes da atividade social tratados pelos direitos fundamentais com assento constitucional” – e, em última análise “o



*Representante da República  
para a Região Autónoma dos Açores*

*funcionamento eficiente dos mercados constitui uma verdadeira condição da liberdade” (Rui Guerra da Fonseca, org. Paulo Otero, Comentário à Constituição Portuguesa, II, Coimbra, 2008, p. 181).*

De resto, sublinhe-se ainda que, não obstante a natureza programática destas normas constitucionais que consagram direitos económicos e que elencam as tarefas fundamentais do Estado – no caso vertente, a parte final do n.º 1 do artigo 61.º e a parte final da alínea f) do artigo 81.º, que apontam ambas para a necessidade de a regulação da iniciativa económica promover o “interesse geral” – elas não perdem a sua natureza jurídica e, com isso, podem revelar um conteúdo prescritivo mínimo. Ora, independentemente do que seja o “interesse geral” da comunidade no domínio em causa, sob o prisma económico ou social, é evidente que o mesmo não se identifica com os interesses particulares de uma específica classe profissional, de uma corporação, de um grupo de pressão, de uma só empresa ou de um conjunto restrito de agentes económicos. Salvo eventualmente em setores muitíssimo específicos da atividade comercial, o interesse geral andarà normalmente a par com “*uma concorrência salutar dos agentes mercantis*” (alínea a) do artigo 99.º da Constituição).

V

8. A liberdade de iniciativa económica privada, como qualquer outro direito fundamental, aliás, tem um conteúdo rico e complexo. Por isso, é pacificamente aceite que, além de um direito económico, ela constitui também – mormente na sua dimensão negativa – um direito de natureza análoga a direitos, liberdades e garantias. Consequentemente, por força do artigo 17.º, é-lhe aplicável o regime material desta categoria de direitos – e até, pelo menos no que toca ao seu *núcleo verdadeiramente essencial*, o regime orgânico. Ou seja, para o que é relevante quanto ao escrutínio do artigo 13.º do Decreto n.º 1/2022, o regime das restrições constante dos n.ºs 2 e 3 do artigo 18.º – assim como, em segunda linha, a reserva relativa de competência legislativa da Assembleia da República, prevista na alínea b) do n.º 1 do artigo 165.º

Ainda que este especial regime constitucional de proteção não seja aplicável, em bloco, ao direito consagrado no n.º 1 do artigo 61.º, sê-lo-á sem dúvida àquela vertente do direito que guarda analogia substantiva e estrutural com os típicos direitos, liberdades e garantias: o direito – exercido de forma individual ou coletiva – a livremente constituir uma empresa, a aceder ao mercado sem que lhe sejam impostos obstáculos injustificados – desde logo, por parte de poderes públicos – e de



*Representante da República  
para a Região Autónoma dos Açores*

PL

aí conduzir a respetiva atividade sem interferência de terceiros. Deste ponto de vista, a liberdade de iniciativa económica privada guarda seguramente analogia com os direitos do título II da Parte I da Lei Fundamental na sua “*dimensão pessoal ou individual*”, mas já não na sua “*dimensão sistémica ou institucional*” (Evaristo Mendes, in Jorge Miranda/Rui Medeiros, cit., p. 857).

Em contrapartida, a natureza análoga dessa dimensão pessoal e individual da liberdade de iniciativa económica privada significa que ela não pode ser configurada por lei como um conjunto de exceções (pontuais, mais ou menos estreitas) a um modelo de organização da economia em que o acesso às atividades económicas está por regra limitado administrativamente, contingentado, segmentado, ostensivamente burocratizado ou mesmo vedado em termos práticos. Por definição, uma liberdade não precisa de se justificar; são os condicionamentos e as restrições que lhe são impostas pelo legislador que carecem de uma justificação clara, coerente e transparente. Uma liberdade que apenas pode ser exercida nos interstícios de um manto normativo carregado de imposições, obstáculos e proibições é uma liberdade ferida no seu conteúdo essencial. Neste sentido, é importante que o legislador assuma um ónus de fundamentação das verdadeiras e próprias restrições que impõe à liberdade de iniciativa económica privada.

9. Neste pressuposto, antes mesmo de enveredar por uma análise do artigo 13.º em apreço à luz do princípio da proporcionalidade – averiguando da adequação, necessidade e da proporcionalidade em sentido estrito (razoabilidade ou justa medida) do sistema de contingentação que nele se estabelece –, importa encontrar quais são os fins legítimos que justificam a restrição à liberdade de iniciativa económica privada operada pelo legislador regional. Nas palavras da Constituição, quais são os “*outros direitos ou interesses constitucionalmente protegidos*” que o contingente de 5% de TVDE relativamente aos táxis visa “*salvaguardar*”?

Em abstrato, são muitos os direitos e interesses constitucionais que autorizam restrições, mais ou menos profundas, à liberdade de iniciativa económica privada. E, mesmo considerando apenas a atividade económica de transporte individual de passageiros, mediante remuneração, ocorrem pelo menos os seguintes, independentemente da identificação exaustiva do respetivo esteio constitucional:

- a) os direitos dos trabalhadores, em particular dos motoristas;
- b) os direitos dos consumidores, incluindo a sua segurança;



*Representante da República  
para a Região Autónoma dos Açores*

PL

- c) o cumprimento das obrigações fiscais por parte de todos os contribuintes envolvidos;
- d) as necessidades especiais dos passageiros portadores de deficiência;
- e) a não discriminação de tratamento de todos os clientes;
- f) a segurança rodoviária e a desejável redução da sinistralidade;
- g) a preservação do ambiente;
- h) eventualmente, em algumas zonas específicas do território, o ordenamento urbanístico e a preservação do património cultural.

Sucedem que, em termos substantivos, todos os direitos ou interesses constitucionalmente protegidos acabados de elencar já estão devidamente acautelados pelo regime regulatório aplicável aos TVDE, tanto pela Lei n.º 45/2018, de 10 de agosto, como pelo Decreto n.º 1/2022, quer quando acompanha o regime daquela, quer quando vai ainda um pouco mais longe nas exigências que estabelece.

O único valor constitucionalmente relevante que a Lei n.º 45/2018, de 10 de agosto, não tutela de uma forma enfática é a proteção do ambiente – que apenas é protegida pela limitação quanto à idade máxima de 7 anos dos veículos TVDE. Por essa razão, não se questiona aqui a constitucionalidade do n.º 4 do artigo 6.º do Decreto n.º 1/2022, justamente porque a restrição suplementar que impõe à liberdade de iniciativa económica privada – todos os veículos TVDE terão de ser 100% elétricos – prossegue um interesse público relevante, aliás identificado como tal no preâmbulo do próprio diploma.

Simplemente, é aqui que a solução da contingência adotada pelo artigo 13.º do Decreto n.º 1/2022 se releva paradoxal. Na Região Autónoma dos Açores, o transporte de passageiros em veículos TVDE será ecologicamente bastante mais sustentável do que o transporte em táxis, cujo funcionamento a gás torna claramente mais nocivos para o ambiente. A não ser que a obrigatoriedade de utilizar veículos 100% elétricos venha a ser progressivamente alargada aos táxis – ou, pelo menos, aplicada a todos os novos veículos destinados a essa modalidade de transporte de passageiros –, o valor constitucionalmente protegido da sustentabilidade ambiental deveria conduzir a um regime de acesso alargado à atividade de TVDE e não a um regime de contingência que, de forma contraproducente, protege a utilização de veículos claramente mais poluentes.

No preâmbulo do Decreto n.º 1/2022, sublinha-se a “obrigação de tudo fazer para continuar a viver numa sociedade ambientalmente sustentável” – obrigação que terá sido “a razão principal na



Representante da República  
para a Região Autónoma dos Açores

gênese da criação de um regime jurídico próprio” –, mas o resultado prático da aplicação desse regime poderá bem ser o seguinte: 5% de veículos totalmente elétricos; e 95% de veículos a gasóleo, frequentemente com muitos anos de serviço.

10. Excluído o fim importante da proteção do ambiente, a dificuldade em encontrar outros direitos ou interesses constitucionalmente protegidos carecidos de salvaguarda e que possam eventualmente ser tutelados pelo contingente imposto pelo artigo 13.º do Decreto em análise coloca o seguinte problema: como fazer uma análise dessa medida legislativa de fixação de um *numerus clausus* à luz do triplo teste da proporcionalidade. Afinal, se não se conseguem identificar com segurança quais os fins que o legislador visa prosseguir – excluindo aqui a possibilidade de em causa estar apenas uma medida protecionista da atividade do táxi, com o propósito de dificultar ou evitar a entrada no mercado de operadores económicos concorrentes –, é difícil fazer um juízo sério sobre a *adequação* ou sobre a *necessidade* das medidas ou soluções que esse mesmo legislador em concreto adotou para os atingir.

Ainda assim, mesmo admitindo – sem contudo conceder – que a sujeição da atividade de TVDE na Região Autónoma dos Açores pode ser sujeita a um regime rígido de contingentação e que o mesmo pode ser imposto, inovadoramente, pelo legislador regional – dada a ostensiva restrição do núcleo da liberdade de iniciativa económica privada, direito cuja natureza análoga não sofre dúvida nesta dimensão –, sempre terá de se reconhecer que é manifestamente desproporcionado um teto máximo de 5% “do total de transportes públicos de aluguer de veículos automóveis ligeiros de passageiros, normalmente designados por transportes em táxis, licenciados em cada ilha”. Ou seja, 5% *versus* 95% não cumpre manifestamente as exigências de *justa medida* ou de *razoabilidade* que decorre do princípio da proporcionalidade e, certamente, não cumpre também o princípio da equilibrada concorrência entre as empresas (alínea *f*) do artigo 81.º da Constituição) nem contribui para a “concorrência salutar dos agentes mercantis” (alínea *a*) do artigo 99.º da Lei Fundamental).

Não fosse, aliás, a ressalva do n.º 3 do artigo 13.º do Decreto em análise, várias ilhas não poderiam ter sequer uma única unidade de TVDE. Segundo o *Relatório Estatístico dos Serviços de Transporte em Táxi – A realidade atual e a evolução na última década* – disponível na página da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes, são os seguintes os números disponíveis:

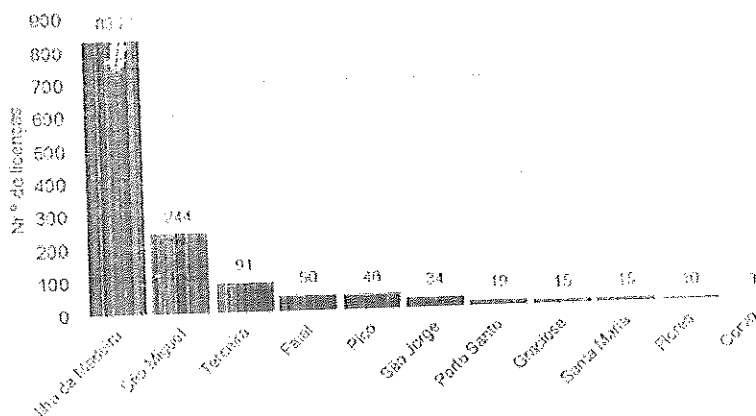


Representante da República  
para a Região Autónoma dos Açores

R

Existiam 1.361 táxis licenciados nas Regiões Autónomas (10% do total nacional), estando a sua maioria concentrados na Região Autónoma da Madeira (RAM). A ilha da Madeira possuía 98% dos 853 táxis licenciados na RAM, detendo Porto Santo 19 táxis licenciados. A Região Autónoma dos Açores (RAA) possuía 508 táxis licenciados, destacando-se a ilha de São Miguel com 244 táxis (48% das licenças na RAA).

Gráfico 3 – Licenças de táxi nas Regiões Autónomas, por ilha (n.º)



Para se ter uma ideia aproximada do efeito do regime de contingentação de 5%, tomando por referência as licenças de táxis atribuídas pelas Câmaras Municipais dos Açores, São Miguel poderia ter 12 unidades TVDE, a Terceira 4, o Pico e o Faial 2 unidades, e todas as restantes ilhas apenas uma unidade cada. A exiguidade de um contingente de 5%, agravada pela sua aplicação a um mercado segmentado por nove ilhas, algumas delas de pequena dimensão, porventura até mais do que restringir de forma desproporcionada a liberdade de iniciativa económica privada – tanto na sua dimensão individual quanto empresarial – redundará na inviabilização prática da atividade económica em causa. *De jure*, uma restrição rígida e manifestamente injustificada à liberdade de iniciativa económica privada, constituirá *de facto* um impedimento ao seu exercício.

Escusado será dizer, a este respeito, que “um aspeto relevante da liberdade de empresa consagrado no artigo 61.º, n.º 1, é a sua *efetividade prática*” (Evaristo Mendes, in Jorge Miranda/Rui Medeiros, *cit.*, p. 859). E se não é possível fazer prognósticos seguros quanto ao resultado da aplicação prática do Decreto n.º 1/2022, é um facto público e notório que uma relevante plataforma eletrónica de intermediação de serviços TVDE cessou a respetiva atividade na Região Autónoma da Madeira na sequência da publicação do Decreto Legislativo Regional n.º 14/2020/M, de 2 de outubro, e do contingente fixado no respetivo artigo 11.º.





*Representante da República  
para a Região Autónoma dos Açores*

VI

Nestes termos, o Representante da República para a Região Autónoma dos Açores vem requerer ao Tribunal Constitucional a fiscalização preventiva, e a consequente pronúncia pela inconstitucionalidade, das normas constantes das alíneas *b)* e *f)* do n.º 2 do artigo 4.º e do artigo 13º do Decreto n.º 1/2022 da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores, que estabelece o *Regime Jurídico da Atividade de Transporte Individual e Remunerado de Passageiros em Veículos Descaracterizados a Partir de Plataforma Eletrónica na Região Autónoma dos Açores*.

Junta-se o Decreto n.º 1/2022.

Angra do Heroísmo, 21 de fevereiro de 2022

O Representante da República

*Pedro Catarino*



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA  
REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES  
*Gabinete da Presidência*

DECRETO LEGISLATIVO REGIONAL N.º 1/2022

REGIME JURÍDICO DA ATIVIDADE DE TRANSPORTE INDIVIDUAL E REMUNE-  
RADO DE PASSAGEIROS EM VEÍCULOS DESCARACTERIZADOS A PARTIR DE  
PLATAFORMA ELETRÓNICA NA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES  
(TVDERAA)

O regime jurídico da atividade de transporte individual e remunerado de passageiros em veículos descaracterizados a partir de plataforma eletrónica está consagrado, no ordenamento jurídico nacional, na Lei n.º 45/2018, de 10 de agosto.

Tal legislação, atenta a inexistência de legislação regional própria e nos termos gerais de direito, aplica-se integralmente na Região Autónoma dos Açores.

Acontece que a matéria em apreço justifica, plenamente, pelas razões que abaixo aduziremos, que a Região tenha um quadro normativo próprio.

Em primeiro lugar, impõe-se, desde logo, invocar a natureza arquipelágica dos Açores, que não é compatível com um regime jurídico pensado e implementado numa área geograficamente contínua.

Em segundo lugar, o facto dos Açores serem um território com características muito específicas, quer seja em termos de relevo das diferentes ilhas, quer ao nível do clima.

Em terceiro lugar, e interligado com a razão anterior, temos estradas de acesso a locais muito visitados, onde se incluem alguns monumentos naturais, cujos declives e tipo de pavimento exigem cuidados e formação específica dada a perigosidade das mesmas.

Em quarto lugar, temos infelizmente a constatar o crescimento das taxas de sinistralidade rodoviária registadas nas nove ilhas dos Açores e que nos últimos anos foi associada ao aumento



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA  
REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES  
*Gabinete da Presidência*

exponencial do turismo, mormente do galopante aumento de viaturas de aluguer em circulação na Região.

Em quinto e último lugar, ainda que seja muito provavelmente a razão principal na génese da criação de um regime jurídico próprio, temos a obrigação – que impende principalmente sobre todos os agentes políticos – de tudo fazer para continuarmos a viver numa sociedade ambientalmente sustentável.

Por outro lado, importa ter presente que foi recentemente noticiado que na ilha de São Miguel já existe em funcionamento, ainda que de forma residual, a atividade de transporte individual e remunerado de passageiros em veículos descaracterizados a partir de plataforma eletrónica.

Ora, este facto exige celeridade na ação.

Os Açores têm desenvolvido, nos últimos largos anos, políticas no domínio da área da sustentabilidade ambiental que importa ter presente na arquitetura de qualquer quadro legal de “novas” atividades económicas a operar na Região.

Uma Região com padrões de excelência em termos ambientais, os quais têm vindo a merecer múltiplos reconhecimentos internacionais, tem de tudo fazer para impedir quaisquer retrocessos no percurso até agora trilhado.

É, pois, com o propósito de defender esse bem comum que se apresenta uma iniciativa legislativa que visa, direta e objetivamente, tomar uma opção política a favor da sustentabilidade ambiental, por via da exclusividade do exercício da atividade TVDE através de veículos elétricos e, por conseguinte, em prol do caminho certo para o futuro dos Açores.

Assim, a Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores decreta, nos termos da alínea a) do n.º 1 do artigo 227.º da Constituição da República Portuguesa, do n.º 1 do artigo 37.º e do n.º 1 do artigo 56.º do Estatuto Político-Administrativo da Região Autónoma dos Açores, o seguinte:



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA  
REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES  
*Gabinete da Presidência*

**Capítulo I**  
**Enquadramento**

Artigo 1.º

**Objeto e âmbito**

- 1 – O presente diploma tem por objeto estabelecer o regime jurídico da atividade de transporte individual e remunerado de passageiros em veículos descaracterizados a partir de plataforma eletrónica na Região Autónoma dos Açores, doravante designado por TVDERAA.
- 2 – O presente diploma estabelece ainda o regime jurídico das plataformas eletrónicas que organizam e disponibilizam aos interessados a modalidade de transporte referida no número anterior.
- 3 – O presente diploma não se aplica a plataformas eletrónicas que sejam somente agregadoras de serviços e que não definam os termos e condições de um modelo de negócio próprio.
- 4 – São também excluídas do âmbito de aplicação do presente diploma as atividades de partilha de veículos sem fim lucrativo (*carpooling*) e o aluguer de veículo sem condutor de curta duração com características de partilha (*carsharing*), organizadas ou não mediante plataformas eletrónicas.
- 5 – Em tudo o que não se encontrar especialmente previsto no presente regime jurídico aplica-se a Lei n.º 45/2018, de 10 de agosto, que estabelece o regime jurídico da atividade de transporte individual e remunerado de passageiros em veículos descaracterizados a partir de plataforma eletrónica, doravante designado por RJTVDE.

Artigo 2.º

**Atribuições gerais da administração pública regional**

- 1 – A direção regional com competência em matéria de transportes terrestres é, salvo o disposto em contrário no presente diploma, a entidade com competência administrativa em matéria de TVDERAA.
- 2 – Todas as competências atribuídas ao Conselho Diretivo do Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. (IMT, I.P.) no regime jurídico previsto no n.º 5 do artigo anterior



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA  
REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES  
*Gabinete da Presidência*

consideram-se atribuídas, na Região Autónoma dos Açores, ao diretor regional competente em matéria dos transportes terrestres.

## Capítulo II

### Serviço de transporte

#### Artigo 3.º

#### Atividade de operador de TVDE na Região Autónoma dos Açores

- 1 — O início da atividade de operador de TVDE na Região para operador já licenciado a nível nacional está dependente de comunicação prévia a requerer junto da direção regional com competência em matéria de transportes terrestres, mediante a indicação da licença obtida junto da entidade nacional, procedendo a direção regional com competência em matéria de transportes terrestres, no prazo de 20 dias úteis, ao averbamento da licença, considerando-se o pedido tacitamente deferido se, no prazo referido, não for proferida a decisão.
- 2 — O início da atividade de operador de TVDE na Região, para operador ainda não licenciado nos termos do número anterior, está sujeito a licenciamento junto da direção regional com competência em matéria de transportes terrestres, a requerer mediante o preenchimento de formulário normalizado e disponibilizado junto da direção regional com competência em matéria de transportes terrestres, procedendo esta entidade, no prazo de 30 dias úteis, à análise do pedido e à respetiva decisão, considerando-se este tacitamente deferido se no prazo previsto não for proferida decisão.
- 3 — Constitui causa de indeferimento do averbamento da licença o não preenchimento de algum dos requisitos legalmente exigidos para o seu exercício na Região, previstos no presente diploma.
- 4 — Para efeitos dos pedidos previstos nos n.ºs 1 e 2, devem ser apresentados pelo interessado os seguintes elementos instrutórios:
  - a) Denominação social;
  - b) Número de identificação fiscal;
  - c) Sede, com estabelecimento efetivo e estável na Região;



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA  
REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES  
*Gabinete da Presidência*

- d) Designação ou marcas adotadas para operação;
- e) Endereço eletrónico;
- f) Titulares dos órgãos de administração, direção ou gerência e respetivos certificados de registo criminal;
- g) Pacto social; e
- h) Inscrições em registos públicos e respetivos números de registo.

5 — Os interessados são dispensados da apresentação dos elementos instrutórios previstos no número anterior quando estes estejam em posse e sejam disponibilizados por qualquer autoridade administrativa pública nacional ou regional, devendo para o efeito dar o seu consentimento para que a direção regional com competência em matéria de transportes terrestres proceda à respetiva obtenção, suspendendo-se o prazo para a decisão previsto no n.º 1 até que os elementos sejam disponibilizados pelas entidades respetivas.

6 — Quando façam uso da faculdade prevista no número anterior, os interessados indicam os dados necessários para a obtenção dos elementos instrutórios em questão.

7 — O averbamento pela direção regional com competência em matéria de transportes terrestres é válido enquanto for válida a licença emitida a nível nacional, e a licença emitida pela direção regional com competência em matéria de transportes terrestres é válida por um prazo não superior a cinco anos, podendo ser renovada por períodos suplementares de quatro anos, desde que se mantenham válidos os requisitos de acesso à atividade na Região.

8 — O operador de plataformas eletrónicas fica impedido de proceder à transmissibilidade, a qualquer título, da respetiva licença por um prazo de cinco anos, a contar do início da atividade de TVDE na Região.

9 — O exercício da atividade pode ser suspenso mediante mera comunicação prévia à direção regional com competência em matéria de transportes terrestres, por um período de até 365 dias consecutivos, devendo a retoma da atividade ser igualmente comunicada a esta entidade.

10 — Uma vez comunicada a suspensão do exercício da atividade, não pode haver nova suspensão num período de 365 dias consecutivos, contados a partir do último dia de suspensão.

11 — O abandono do exercício da atividade determina a caducidade do direito à licença, presumindo-se que há abandono quando tiverem decorrido 365 dias consecutivos sem exercício da atividade.



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA  
REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES  
*Gabinete da Presidência*

12 – Para efeitos do disposto no número anterior, a direção regional com competência em matéria de transportes terrestres pode exigir comprovativos do exercício da atividade.

Artigo 4.º

**Atividade de motorista de transporte em veículo descaracterizado a partir de plataforma eletrónica na Região Autónoma dos Açores**

1 — Apenas podem conduzir veículos de TVDE na Região os motoristas inscritos junto de plataforma eletrónica devidamente averbada ou licenciada na Região, nos termos do artigo 15.º, e detentores de certificado regional de motorista de TVDE emitido pela direção regional com competência em matéria de transportes terrestres, nos termos do presente artigo.

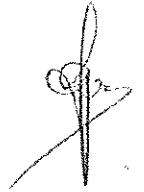
2 — Para obtenção de certificado regional de motorista de TVDE na Região, o motorista de TVDE que presta serviço na Região ao operador de TVDE deve deter um certificado de motorista de TVDE válido emitido pela direção regional com competência em matéria de transportes terrestres e um certificado de curso de formação rodoviária para motoristas na Região, nos termos dos números seguintes, e preencher, cumulativamente, os seguintes requisitos:

- a) Ser titular de carta de condução há mais de três anos para a categoria B com averbamento no grupo 2;
- b) Cumprir o requisito de escolaridade obrigatória;
- c) Deter certificado de curso de formação rodoviária para motoristas na Região, nos termos dos números seguintes;
- d) Ser considerado idóneo, nos termos do artigo seguinte;
- e) Dispor de um contrato escrito com o operador de TVDE na Região que titule a relação entre as partes;
- f) Domínio da Língua Portuguesa.

3 — O certificado de motorista de TVDE na Região é emitido pela direção regional com competência em matéria de transportes terrestres, segundo modelo aprovado por despacho do membro do Governo Regional responsável pela área dos transportes terrestres, demonstrado o preenchimento dos requisitos mencionados no número anterior, que atribui ao interessado



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA  
REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES  
*Gabinete da Presidência*



um número de registo regional de motorista de TVDE, com o qual é identificado em todas as plataformas eletrónicas a prestar serviço na Região.

4 — O curso de formação rodoviária para motoristas na Região a que se refere o n.º 2 deve ter uma carga horária e conteúdos técnicos a definir por despacho do membro do Governo Regional responsável pela área dos transportes terrestres, que também procede ao reconhecimento das entidades formadoras, além de integrar módulos específicos relativos a comunicação e relações interpessoais, língua inglesa, normas legais de condução, técnicas de condução, regulamentação da atividade, situações de emergência e primeiros socorros, devendo a formação providenciar ainda uma adaptação à orografia da Região e a outras especificidades relevantes para o exercício da sua atividade.

5 — O certificado do curso de formação rodoviária para motoristas na Região referido no n.º 2 é emitido por escola de condução ou entidade formadora legalmente habilitada e autorizada pela direção regional com competência em matéria de transportes terrestres e depende da frequência efetiva pelo formando da carga horária mínima referida no número anterior.

6 — O certificado regional de motorista de TVDE é válido pelo período de cinco anos, renovável por iguais períodos, contados da data da sua emissão pela direção regional com competência em matéria de transportes terrestres, dependendo a renovação da comprovação da manutenção de certificado válido emitido pela direção regional com competência em matéria de transportes terrestres e do preenchimento cumulativo, pelo motorista requerente, dos requisitos de idoneidade e da frequência de curso de atualização, versando as matérias referidas no n.º 4.

7 — A direção regional com competência em matéria de transportes terrestres deve proceder à apreensão do certificado regional de motorista de TVDE sempre que comprovadamente se verifique a falta superveniente de um dos requisitos mencionados nas alíneas *a)* a *f)* do n.º 2.

8 — O certificado do curso de formação rodoviária para motoristas na Região é dispensado a quem seja titular de certificado de motorista de táxi na Região, emitido e válido nos termos da Lei n.º 6/2013, de 22 de janeiro.

9 — O certificado regional de motorista de TVDE pode ser substituído por guia emitida pela direção regional com competência em matéria de transportes terrestres, a qual faz prova de entrega de um pedido de certificado, sendo a mesma válida pelo período nela indicado.





ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA  
REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES  
*Gabinete da Presidência*

- 10 – Os certificados de motorista de TVDE emitidos pelo IMT, I.P. podem ser renovados por certificados regionais de motorista de TVDE, nos termos e condições definidas no n.º 6.
- 11 – Os motoristas afetos à prestação do serviço de TVDE na Região devem, no exercício da respetiva atividade, fazer-se acompanhar do certificado regional de motorista de TVDE, da guia referida no n.º 9 ou do certificado de motorista de táxi.
- 12 – Constituem deveres gerais dos motoristas afetos à prestação do serviço TVDE na Região:
- a) Prestar os serviços de transporte que lhe forem solicitados de acordo com a regulamentação aplicável ao exercício da atividade;
  - b) Usar de correção e de urbanidade no trato com os passageiros e terceiros;
  - c) Auxiliar os passageiros que apresentem mobilidade reduzida na entrada e saída do veículo;
  - d) Observar as orientações que o passageiro fornecer quanto ao itinerário e à velocidade, dentro dos limites em vigor, devendo, na falta de orientações expressas, adotar o percurso mais curto;
  - e) Cumprir as condições do serviço de transporte contratado, salvo causa justificativa;
  - f) Transportar bagagens pessoais, nos termos estabelecidos, e proceder à respetiva carga e descarga, incluindo cadeiras de rodas de passageiros deficientes, podendo solicitar aos passageiros a colaboração que estes possam disponibilizar e apenas nos casos em que se justifique, nomeadamente em razão do peso ou do volume das bagagens;
  - g) Transportar cães de assistência de passageiros com deficiência, a título gratuito;
  - h) Proceder diligentemente à entrega na autoridade policial de objetos deixados no veículo, podendo também fazê-la ao passageiro, desde que por este solicitado e mediante pagamento do respetivo serviço, se o motorista de TVDE entender que deve haver lugar a este pagamento;
  - i) Cuidar da sua apresentação pessoal;
  - j) Diligenciar pelo asseio interior e exterior do veículo;
  - k) Não se fazer acompanhar por pessoas estranhas ao serviço.

Artigo 5.º

**Idoneidade do motorista**



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA  
REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES  
Gabinete da Presidência

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

- a) Que atentem contra a vida, integridade física ou liberdade pessoal;
- b) Que atentem contra a liberdade e a autodeterminação sexual;
- c) De condução perigosa de veículo rodoviário e de condução de veículo em estado de embriaguez ou sob influência de estupefacientes ou substâncias psicotrópicas;
- d) Cometidos no exercício da atividade de motorista.

2 — A condenação pela prática de um dos crimes previstos no número anterior não afeta a idoneidade de todos aqueles que tenham sido reabilitados, nos termos do disposto nos artigos 11.º e 12.º da Lei n.º 37/2015, de 5 de maio.

Artigo 6.º

**Veículos**

1 - Apenas podem ser utilizados veículos inscritos pelos operadores TVDE junto de plataforma eletrónica, a qual deve atestar o cumprimento dos requisitos legais e regulamentares aplicáveis aos veículos.

2 - O operador de plataforma eletrónica não pode ser proprietário de veículos de TVDE, nem financiar ou ser parte interessada em negócio relativo à aquisição, aluguer, *leasing* ou outra forma de utilização de veículos de TVDE.

3 - Para a atividade de TVDE só podem ser utilizados veículos automóveis ligeiros de passageiros de matrícula nacional, com lotação não superior a nove lugares, incluindo o do motorista, e de cor diferente da regulamentarmente estabelecida para os veículos dedicados ao serviço de táxi.

4 - Os veículos devem ser 100% elétricos e possuir idade inferior a sete anos a contar da data da primeira matrícula.

5 - Os veículos 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 e acidentes pessoais, que inclua os passageiros



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA  
REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES  
Gabinete da Presidência

transportados e respetivos prejuízos, em valor não inferior ao mínimo legalmente exigido para a atividade de transporte de aluguer em veículos automóveis ligeiros de passageiros.

7 - Os veículos circulam sem qualquer sinal exterior indicativo do tipo de serviço que prestam, com exceção de um dístico, visível do exterior e amovível, em termos a definir por despacho da direção regional com competência em matéria de transportes terrestres.

8 - É proibida a colocação ou exibição de publicidade no interior ou exterior do veículo que efetue TVDE.

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

10 - Em caso de imobilização prolongada do veículo por motivos técnicos, é permitida a substituição temporária do veículo por outro de idênticas características, mediante aprovação comunicada pela direção regional com competência em matéria de transportes terrestres, em modelo a regulamentar pelo Governo Regional.

11 - Os veículos afetos ao serviço de TVDE na Região devem possuir um aparelho extintor adequado para fogos das classes A,B,C com capacidade não inferior a 2kg, os quais não podem apresentar qualquer dano físico, devendo encontrar-se completamente carregados e em condições de imediata utilização, e devem ser colocados no habitáculo em posição facilmente acessível, ou na bagageira, nos casos em que devido às dimensões do habitáculo a colocação daquele aparelho no interior do veículo possa constituir risco para o exercício da condução ou para a segurança dos passageiros.

#### Artigo 7.º

##### **Duração da atividade**

1 — Os motoristas de TVDE na Região não podem operar veículos de TVDE por mais de 10 horas dentro de um período de 24 horas, independentemente do número de plataformas nas quais o motorista de TVDE preste serviços, sem prejuízo da aplicação das normas imperativas, nomeadamente do Código do Trabalho, se estabelecerem período inferior.

2 — Os operadores de plataformas eletrónicas devem implementar mecanismos que garantam o cumprimento dos limites referido no número anterior.



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA  
REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES  
*Gabinete da Presidência*

3 — As plataformas eletrónicas devem conservar durante dois anos os registos de atividade dos operadores TVDE, motoristas e veículos, de acordo com o seu número único de registo de motorista de TVDE.

**Capítulo III**  
**Plataformas eletrónicas**

**Artigo 8.º**

**Noção**

Para efeitos do presente diploma, consideram-se plataformas eletrónicas as infraestruturas eletrónicas da titularidade ou sob exploração de pessoas coletivas que prestam, segundo um modelo de negócio próprio, o serviço de intermediação entre utilizadores e operadores de TVDE aderentes à plataforma, na sequência efetuada pelo utilizador por meio de aplicação informática dedicada.

**Artigo 9.º**

**Acesso à atividade de operador de plataformas eletrónicas na Região Autónoma dos Açores**

- 1 — O início da atividade de operador de plataformas eletrónicas na Região para operador já licenciado está dependente de comunicação prévia a requerer junto da direção regional com competência em matéria de transportes terrestres, mediante a indicação da licença obtida a nível nacional, procedendo a direção regional com competência em matéria de transportes terrestres, no prazo de 20 dias úteis, ao averbamento da licença, considerando-se o pedido tacitamente deferido se, no prazo previsto, não for proferida a decisão.
- 2 — O início da atividade de operador de plataformas eletrónicas na Região, para operador ainda não licenciado, está sujeito a licenciamento da direção regional com competência em matéria de transportes terrestres, a requerer mediante o preenchimento de formulário normalizado e disponibilizado pela direção regional com competência em matéria de transportes



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA  
REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES  
*Gabinete da Presidência*

terrestres, procedendo esta entidade, no prazo de 30 dias úteis, à análise do pedido e à respetiva decisão, considerando-se este tacitamente deferido se, no prazo previsto, não for proferida decisão.

3 — Constitui causa de indeferimento do averbamento da licença o não preenchimento de algum dos requisitos legalmente exigidos para o seu exercício previstos no presente diploma.

4 — Para efeitos dos pedidos previstos nos n.ºs 1 e 2, devem ser apresentados pelo interessado os seguintes elementos instrutórios:

- a) Denominação social;
- b) Número de identificação fiscal;
- c) Sede, com estabelecimento efetivo e estável na Região;
- d) Designação ou marcas adotadas para operação;
- e) Endereço eletrónico;
- f) Titulares dos órgãos de administração, direção ou gerência e respetivos certificados de registo criminal;
- g) Pacto social;
- h) Inscrições em registos públicos e respetivos números de registo.

5 — Além dos elementos referidos no número anterior, o operador que explore plataformas eletrónicas e que não tenha sede na Região deve comunicar à direção regional com competência em matéria de transportes terrestres um representante na Região, identificado através da apresentação dos elementos referidos no número anterior.

6 — Os interessados são dispensados da apresentação dos elementos instrutórios previstos no n.º 4, quando estes estejam em posse e forem disponibilizados por qualquer autoridade administrativa pública nacional ou regional, devendo para o efeito dar o seu consentimento para que a direção regional com competência em matéria de transportes terrestres proceda à respetiva obtenção, suspendendo-se o prazo para a decisão previsto no n.º 1 até que os elementos sejam disponibilizados pelas entidades respetivas.

7 — Quando façam uso da faculdade prevista no número anterior, os interessados indicam os dados necessários para a obtenção dos elementos instrutórios em questão.



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA  
REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES  
*Gabinete da Presidência*

8 — As informações referidas nos n.ºs 4 e 5 devem estar disponíveis na plataforma eletrónica para consulta por qualquer interessado, com exceção da indicação dos titulares dos órgãos de administração, direção ou gerência e do pacto social.

9 — A direção regional com competência em matéria de transportes terrestres mantém em registo, consultável pelo público, a lista e contactos dos operadores habilitados a exercer a atividade de operador de plataformas eletrónicas na Região nos termos do presente artigo e, relativamente a cada um deles, os elementos constantes das alíneas *a)* a *d)* do n.º 4.

10 — O operador de plataformas eletrónicas na Região está obrigado a assegurar o pleno e permanente cumprimento dos requisitos de exercício da atividade previstos no presente diploma, incluindo os respeitantes aos termos de prestação de serviços de TVDE e ao cumprimento das normas e decisões nacionais, sob pena da direção regional com competência em matéria de transportes terrestres poder determinar as medidas adequadas à defesa da legalidade, designadamente a suspensão, limitação ou cessação da atividade em caso de incumprimento.

11 — O operador 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 — O operador de plataformas eletrónicas deve enviar anualmente à direção regional com competência em matéria de transportes terrestres 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.

Artigo 10.º

**Idoneidade do operador de plataformas eletrónicas**

1 — A idoneidade do operador 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 — São consideradas idóneas as pessoas relativamente às quais não se verifique qualquer dos seguintes factos:



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA  
REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES  
*Gabinete da Presidência*

- a) Proibição legal para o exercício do comércio;
- b) Condenação, com trânsito em julgado, por infrações de natureza criminal às normas relativas ao regime das prestações de natureza retributiva, ou às condições de higiene e segurança no trabalho, à proteção do ambiente e à responsabilidade profissional;
- c) Inibição do exercício do comércio por ter sido declarada a falência ou insolvência, enquanto não for levantada a inibição ou a reabilitação do falido.

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

Artigo 11.º

**Serviços disponibilizados pelas plataformas eletrónicas**

1 — Sem prejuízo das demais obrigações constantes do presente diploma, as plataformas eletrónicas disponibilizam, obrigatoriamente, em relação a cada serviço, antes do início de cada viagem e durante a mesma:

- a) De forma clara, suficiente e transparente, a informação relativa aos termos e condições de acesso ao mercado por elas organizado e aos serviços disponibilizados;
- b) O preço da viagem;
- c) A utilização de mapas digitais para acompanhamento em tempo real do trajeto do veículo;
- d) Mecanismos transparentes, credíveis e fiáveis de avaliação da qualidade do serviço pelo utilizador, nomeadamente por botão eletrónico de avaliação relativo a cada operação, bem como o botão eletrónico para apresentação de queixas a que se refere o número seguinte;
- e) Identificação do motorista, incluindo o seu número único de registo de motorista de TVDE e fotografia;
- f) Uma fotografia do veículo de TVDE que o motorista está autorizado a utilizar, bem como a respetiva matrícula, a sua marca e modelo, o número de lugares e o ano de fabrico;
- g) Os termos da emissão de fatura eletrónica.

2 — Para efeitos de reclamação do serviço pelos utilizadores, ou do exercício de poderes de fiscalização pelas entidades competentes, as plataformas devem disponibilizar:



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA  
REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES  
*Gabinete da Presidência*

a) Um botão eletrónico para a apresentação de queixas, de forma visível e facilmente acessível na página principal da plataforma, que redirecione o utilizador para um Livro de Reclamações Eletrónico, igualmente disponível na plataforma; e

b) Informações sobre resolução alternativa de litígios, nos termos da Lei n.º 144/2015, de 8 de setembro.

3 — Após a receção de uma queixa ou reclamação, o operador 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 — A operação de plataformas eletrónicas observa a legislação nacional e europeia relativa à recolha e proteção de dados pessoais e demais informação sensível a que tenham acesso no âmbito da respetiva atividade, nomeadamente a informação sobre o histórico dos percursos realizados.

5 — É proibida a criação e a utilização de mecanismos de avaliação de utilizadores por parte dos motoristas de TVDE ou dos operadores de plataformas eletrónicas.

Artigo 12.º

**Deveres gerais dos operadores de plataformas eletrónicas**

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

2 — A verificação e a certificação dos sistemas tecnológicos de suporte à operação do serviço de TVDE, quanto ao cumprimento da legislação nacional e europeia relativa à recolha e proteção de dados pessoais e demais informação sensível a que tenham acesso no âmbito da respetiva atividade, nomeadamente a informação sobre o histórico dos percursos realizados, são realizadas mediante auditoria sob supervisão da Comissão Nacional de Proteção de Dados.

3 — O sistema informático deve registar os tempos de trabalho do motorista e o cumprimento dos limites de tempo de condução e repouso.

4 — O operador de plataforma eletrónica garante uma política de preços compatível com a legislação em matéria de concorrência.





**ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA  
REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES**  
*Gabinete da Presidência*

**Capítulo IV**

**Regime de fixação de contingentes**

**Artigo 13.º**

**Fixação de contingentes**

- 1 — O número de averbamentos ou licenças emitidas pela direção regional com competência em matéria de transportes terrestres ao abrigo do presente diploma, de veículos para a prestação de serviços de TVDE na Região, não excederá o correspondente a 5% do total de transportes públicos de aluguer em veículos automóveis ligeiros de passageiros, normalmente designados por transportes em táxi, licenciados em cada ilha, com um máximo de três veículos por operador.
- 2 — A distribuição do contingente a que se refere o número anterior pode ser fixada por determinadas áreas geográficas da Região, por despacho do membro do Governo Regional responsável pela área dos transportes terrestres.
- 3 — Nas ilhas onde o contingente referido no n.º 1 seja inferior a uma unidade é admitido como contingente máximo uma unidade de TVDE.

**Capítulo V**

**Impedimentos e obrigações dos operadores**

**Artigo 14.º**

**Prestação de serviços turísticos**

- 1 — É vedada aos operadores de TVDE na Região a prestação de serviços turísticos, em contrapartida de um preço predeterminado.



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA  
REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES  
*Gabinete da Presidência*

2 — Para efeitos do número anterior, consideram-se serviços turísticos quaisquer serviços de transporte, isolados e ou sucessivos, prestados a um mesmo utilizador, ou diferentes utilizadores transportados em conjunto, que:

- a) Constituam um serviço turístico mediante um transporte de ida e volta e que, em geral, terminem no ponto de partida;
- b) Constituam roteiro ou passeio turístico destinado, designadamente, a promover contacto com o património natural e ou cultural;
- c) Tenham como destino intermédio, ou contemplem a paragem em qualquer local de interesse turístico, empreendimento turístico, estabelecimento de alojamento local, estabelecimento de restauração e bebidas ou local destinado à prática de atividades de animação turística, em qualquer dos casos, com espera do motorista e continuação do transporte, ou posterior aceitação de novo pedido de transporte para outro destino.

Artigo 15.º

**Deveres fiscais dos operadores**

1 — Os operadores de plataformas eletrónicas e os operadores de TVDE averbados ou licenciados para o exercício da atividade na Região ficam obrigados ao cumprimento das suas obrigações fiscais e declarativas na mesma nos termos do disposto no presente diploma.

2 — Para efeitos do estipulado no número anterior, os operadores de plataformas eletrónicas licenciados para o exercício da atividade na Região devem:

- a) Identificar, expressa e discriminadamente, as taxas de intermediação cobradas por serviços prestados na Região, bem como as atividades realizadas na mesma, nas autoliquidações e nas informações previstas no artigo seguinte; e
- b) Fazer prova do cumprimento das obrigações declarativas relativas a rendimentos gerados no território da Região, remetendo à direção regional com competência em matéria de transportes terrestres, até ao final do mês seguinte ao do termo do prazo legal para a respetiva apresentação, os seguintes documentos:
  - i) Declaração de Rendimentos, modelo 3 ou modelo 22, este último acompanhado do anexo C;



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA  
REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES  
Gabinete da Presidência

- ii) Última Declaração de Rendimentos e Retenções de Residentes (modelo 10) e DMR;
- iii) Anexos Q e R da última informação empresarial simplificada (IES);
- iv) Anexo R do IVA da última declaração periódica do IVA, sempre que o operador de plataforma não tenha sede na Região;
- v) Declaração de Alterações de Atividade, comprovando que o local do exercício de atividade inclui a Região Autónoma da Açores, sempre que o operador de plataforma não tenha sede na Região.

3 — A verificação do incumprimento das obrigações previstas no número anterior constitui fundamento para a suspensão, pela direção regional com competência em matéria de transportes terrestres, do averbamento da licença obtida a nível nacional, ou da licença da direção regional com competência em matéria de transportes terrestres, respetivamente, necessários para o exercício da atividade na Região, sendo notificado o incumpridor para entregar os elementos em falta no prazo de 60 dias, sob pena de revogação do averbamento ou da licença, respetivamente, após audiência prévia a realizar nos termos legais.

4 — Quando no anexo C do modelo 22 não esteja refletida a repartição do volume de negócios em conformidade com os valores apurados nos termos do artigo seguinte, tal facto é comunicado à Autoridade Tributária.

#### Artigo 16.º

#### Contribuição de regulação e supervisão na Região

1 — Pela atividade desenvolvida na Região, os operadores 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 regionais em matéria de mobilidade urbana.

2 — O valor da contribuição prevista no número anterior corresponde a uma percentagem, entre o mínimo de 0,1 % e o máximo de 2 %, dos valores da taxa de intermediação cobrada pelo operador de plataforma eletrónica nas suas operações realizadas na Região, nos termos do n.º 3 do artigo 15.º do RJTVDE, fixada por despacho conjunto dos membros do Governo



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA  
REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES  
Gabinete da Presidência

Regional responsáveis pelas áreas das finanças e dos transportes terrestres, tendo em consideração os objetivos previstos no número anterior.

3 — O apuramento da contribuição a pagar por cada operador de plataforma eletrónica é feito mensalmente, por autoliquidação, e tem como base as taxas de intermediação cobradas em cada um dos serviços prestados na Região no mês anterior, e é paga ao Fundo Regional de Transportes Terrestres, I.P.R.A. (adiante FRTT, I.P.R.A.), até ao último dia do mês seguinte a que respeita.

4 — Sem prejuízo do disposto no número anterior, ficam os operadores de plataforma eletrónica obrigados a enviar mensalmente ao FRTT, I.P.R.A., até ao fim do mês seguinte a que reporta, informação relativa à atividade realizada, nomeadamente o número de viagens, o valor faturado individualmente e a respetiva taxa de intermediação efetivamente cobrada por serviços prestados na Região, de acordo com modelo de formulário a aprovar por Deliberação do Conselho Diretivo do referido instituto e disponível para consulta no seu sítio na *Internet*.

5 — A informação a prestar pelos operadores de plataforma eletrónica deve ter suporte nas faturas emitidas, podendo a direção regional competente em matéria de transportes terrestres ou o FRTT, I.P.R.A., solicitar o acesso ou envio de comprovativos, bem como realizar as auditorias que entender necessárias.

6 — O disposto nos números anteriores não prejudica a faculdade do FRTT, I.P.R.A., proceder à correção da autoliquidação, nos termos gerais.

7 — A cobrança coerciva das dívidas provenientes da falta de pagamento das contribuições faz-se através de processo de execução fiscal, constituindo título executivo a certidão passada pelo FRTT, I.P.R.A.

8 — As receitas provenientes da contribuição são cobradas pelo FRTT, I.P.R.A., e revertem:

- a) Em 60% para o Fundo Regional dos Transportes Terrestres, I.P.R.A.; e
- b) Em 40% para a Região.

**Capítulo VI**  
**Regime sancionatório**



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA  
REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES  
Gabinete da Presidência

Artigo 17.º

**Regime sancionatório**

1 — As infrações às disposições do presente diploma constituem contraordenações, sendo-lhes aplicáveis, em tudo quanto nele não se encontra especialmente regulado, o regime geral das contraordenações.

2 — São sancionadas com coima de 2 000 € a 4 500 €, no caso de pessoas singulares, ou de 5 000 € a 15 000 €, no caso de pessoas coletivas, as seguintes infrações, praticadas com dolo ou negligência:

- a) A prestação de serviços de TVDE fora de plataforma eletrónica;
- b) A condução de veículos de TVDE por motoristas não inscritos junto de plataforma eletrónica, nos termos do artigo 4.º;
- c) Exercício da atividade de motorista de TVDE com inobservância do disposto no n.º 1 do artigo 4.º;
- d) A intermediação de serviços de TVDE em inobservância do n.º 2 do artigo 4.º;
- e) A utilização de veículos para TVDE não inscritos junto de plataforma eletrónica, nos termos do artigo 6.º;
- f) A inobservância pelo operador de plataforma eletrónica da proibição constante do n.º 2 do artigo 6.º;
- g) A utilização de veículos com inobservância do disposto nos n.ºs 3, 4, 5, 6, 7 e 8 do artigo 6.º;
- h) A violação dos limites de duração de atividade constantes dos n.ºs 1 e 2 do artigo 7.º;
- i) A inobservância do dever de manter registos, nos termos do n.º 3 do artigo 7.º;
- j) A disponibilização de serviços pelas plataformas eletrónicas em inobservância do disposto no artigo 11.º;
- k) A prestação de informações falsas no âmbito dos deveres de informação previstos no artigo 15.º;
- l) O não pagamento das contribuições no prazo estabelecido no n.º 3 do artigo 16.º;
- m) O não envio da informação prevista nos n.ºs 4 e 5 do artigo 16.º.



**ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA  
REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES**  
*Gabinete da Presidência*

**Artigo 18.º**

**Sanções acessórias**

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

**Artigo 19.º**

**Processamento das contraordenações**

A aplicação das coimas e das sanções acessórias é da competência do Serviço Coordenador dos Transportes Terrestres da direção regional com competência em matéria de transportes terrestres.

**Artigo 20.º**

**Cobrança e produto das coimas**

1 — As taxas devidas pelos procedimentos administrativos da competência da direção regional competente em matéria de transportes terrestres previstos no presente diploma são fixadas por despacho conjunto dos membros do Governo Regional responsáveis pelas áreas das finanças e dos transportes terrestres.

2 — As receitas provenientes das coimas cobradas pelo FRTT, I.P.R.A., na Região Autónoma dos Açores, revertem em:

- a) 40 % para a Região; e
- b) 60 % para o Fundo Regional dos Transportes Terrestres, I.P.R.A.

**Capítulo VII**

**Taxas**

**Artigo 21.º**

**Taxas**



**ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA  
REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES**  
*Gabinete da Presidência*

1 – As taxas devidas pelos procedimentos administrativos da competência da direção regional competente em matéria de transportes terrestres previstos no presente diploma são fixadas por despacho conjunto do membro do Governo Regional responsável pela área das finanças e dos transportes terrestres.

2 – As receitas provenientes das taxas cobradas pelo FRRT, I.P.R.A., na Região Autónoma dos Açores, revertem em:

- a) 40 % para a Região; e
- b) 60 % para o Fundo Regional dos Transportes Terrestres, I.P.R.A.

### **Capítulo VIII**

#### **Fiscalização**

#### **Artigo 22.º**

#### **Entidades fiscalizadoras**

A fiscalização do cumprimento das disposições do presente diploma na Região compete às seguintes entidades, no quadro das suas competências:

- a) Direção regional com competência em matéria de transportes terrestres;
- b) Direção regional com competência em matéria de trabalho;
- c) Inspeção Regional do Trabalho;
- d) Instituto de Segurança Social da Açores, IPRA;
- e) Guarda Nacional Republicana;
- f) Polícia de Segurança Pública;
- g) Autoridade Tributária;
- h) Inspeção Regional das Atividades Económicas;
- i) Comissão Nacional de Proteção de Dados.

### **Capítulo IX**

#### **Disposições finais e transitórias**



ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA  
REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES  
Gabinete da Presidência

Artigo 23.º

**Avaliação do regime na Região Autónoma dos Açores**

- 1 — A implementação dos serviços regulados no presente diploma, na Região, é objeto de avaliação pela direção regional com competência em matéria de transportes terrestres, decorridos três anos sobre a respetiva entrada em vigor, em articulação com as restantes entidades competentes e associações empresariais e de cidadãos relevantes.
- 2 — Para efeitos do disposto no número anterior, compete à direção regional com competência em matéria de transportes terrestres a elaboração de um relatório final fundamentado, o qual deve apresentar as recomendações e propostas de ajustamento das regras legais e regulamentares em vigor, sempre que tal se afigure necessário para a melhoria do regime avaliado.

Artigo 24.º

**Regime transitório**

- 1 — Os operadores de plataformas eletrónicas, os operadores de TVDE, os respetivos motoristas e os veículos a afetar ao serviço, que já se encontrem em atividade na Região, devem, no prazo máximo de 180 dias, contados da data de entrada em vigor do presente diploma, conformar a sua atividade de acordo com o mesmo, sem prejuízo da possibilidade prevista no n.º 2.
- 2 — Mediante decisão devidamente fundamentada na qual se reconheça a ocorrência de factos justificativos, designadamente atrasos na implementação dos instrumentos técnicos necessários à plena aplicação do presente diploma, a direção regional com competência em matéria de transportes terrestres pode prorrogar o prazo referido no n.º 1, por um período adicional de até 180 dias.
- 3 — A direção regional com competência em matéria de transportes terrestres deve aprovar os modelos de formulários e as especificações técnicas dos veículos previstos no presente diploma, no prazo de 60 dias a contar da sua publicação.
- 4 — Os despachos do membro do Governo Regional responsável pela área dos transportes terrestres a fixar o valor da contribuição de regulação e supervisão na Região, as taxas devidas





**ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA  
REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES**  
*Gabinete da Presidência*

pelos procedimentos administrativos da competência da direção regional com competência em matéria de transportes terrestres, o modelo de certificado regional de motorista de TVDE, a carga horária e os conteúdos do curso regional de formação rodoviária para motoristas e os contingentes devem ser emitidos no prazo de 60 dias a contar da publicação do presente diploma.

**Artigo 25.º**

**Regulamentação**

O Governo Regional procede à regulamentação do presente diploma no prazo de 60 dias após a sua publicação.

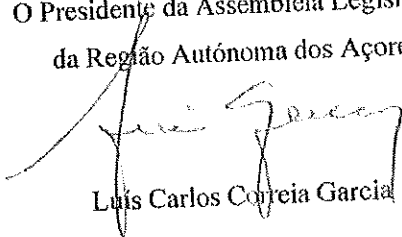
**Artigo 26.º**

**Entrada em vigor**

O presente diploma entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Aprovado pela Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores, na Horta, em 11 de janeiro de 2022.

O Presidente da Assembleia Legislativa  
da Região Autónoma dos Açores

  
Luís Carlos Correia Garcia