

# AVALIAÇÃO DE IMPACTO CONCORRENCIAL

## Relatório da AdC - Plano de Ação da AdC para a Reforma Legislativa e Regulatória

De 13 Profissões Liberais Autorreguladas e para os Setores de Transporte Rodoviário, Ferroviário, Marítimo e Portuário

- Propostas de alteração do atual quadro legislativo e regulatório nacional, na sequência do "Relatório de Recomendações da OCDE"
- Mecanismos para a promoção e acompanhamento da sua implementação

Versão atualizada a novembro de 2018

## Índice

<b>SUMÁRIO EXECUTIVO</b>	<b>6</b>
<b>I. INTRODUÇÃO</b>	<b>7</b>
<b>II. PRIMEIRA PARTE: PROPOSTAS DE ALTERAÇÃO DO ATUAL QUADRO LEGISLATIVO E REGULATÓRIO NACIONAL – 13 PROFISSÕES LIBERAIS AUTORREGULADAS</b>	<b>10</b>
II.1. Breve caracterização económica do setor das profissões liberais autorreguladas analisadas	10
II.2. Visão geral da totalidade de propostas para a reforma legislativa e regulatória e dos benefícios esperados da sua implementação	10
II.3. Top 9: Propostas prioritárias de alteração do quadro legislativo e regulatório das 13 profissões liberais autorreguladas	13
II.3.1. Pacote com disposições com encargos administrativos desproporcionais	19
II.4. Propostas de alteração do quadro legislativo e regulatório de profissões liberais autorreguladas: legislação horizontal	21
II.5. Propostas de alteração do quadro legislativo e regulatório de profissões liberais autorreguladas: profissões legais	25
II.5.1. Advogados	26
II.5.2. Notários	51
II.5.3. Solicitadores e Agentes de Execução	75
II.6. Propostas de alteração do quadro legislativo e regulatório de profissões liberais autorreguladas: profissões técnicas e científicas	92
II.6.1. Arquitetos	94
II.6.2. Engenheiros	106
II.6.3. Engenheiros técnicos	123
II.7. Propostas de alteração do quadro legislativo e regulatório de profissões liberais autorreguladas: profissões económico-financeiras	140
II.7.1. Revisores oficiais de contas	142
II.7.2. Contabilistas certificados	154
II.7.3. Despachantes oficiais	162
II.7.4. Economistas	170
II.8. Propostas de alteração do quadro legislativo e regulatório de profissões liberais autorreguladas: profissões de saúde	175
II.8.1. Nutricionistas	176
II.8.2. Farmacêuticos	187
<b>III. SEGUNDA PARTE: PROPOSTAS DE ALTERAÇÃO DO ATUAL QUADRO LEGISLATIVO E REGULATÓRIO NACIONAL – SETOR DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO, FERROVIÁRIO, MARÍTIMO E PORTUÁRIO</b>	<b>195</b>
III.1. Breve caracterização económica do setor de transportes	195
III.2. Visão geral da totalidade de propostas para a reforma legislativa e regulatória e dos benefícios esperados da sua implementação	196
III.3. Top 16: Priorização de propostas de alteração do quadro legislativo e regulatório do setor de transporte rodoviário, ferroviário, marítimo e portuário	199
III.3.1. Setor de transporte rodoviário	199
III.3.2. Setor de transporte ferroviário	206

III.3.3. Setor de transporte marítimo	208
III.3.4. Setor portuário	209
III.3.5. Pacote de disposições com encargos administrativos desproporcionais	214
III.3.6. Pacote de disposições obsoletas ou em desuso	217
III.4. Propostas de alteração do quadro legislativo e regulatório do setor de transporte rodoviário	221
III.4.1. Transporte rodoviário de passageiros	223
III.4.1.1. Acesso à atividade com veículos com mais de nove lugares	223
III.4.1.2. Acesso ao mercado de carreiras de longa distância (Serviços Expresso e Serviços de Alta Qualidade) e acesso à infraestrutura (estações centrais de camionagem)	227
III.4.1.3. Serviços de táxi	238
III.4.2. Transporte rodoviário de mercadorias	245
III.4.2.1. Acesso e exercício da atividade com veículos com peso bruto igual ou superior a 2,500 Kgs	245
III.4.3. Serviços de aluguer de veículos sem condutor	258
III.4.3.1. Rent-a-car	258
III.4.3.2. Rent-a-truck	260
III.4.4. Serviços auxiliares ao transporte rodoviário	266
III.4.4.1. Escolas de condução, examinadores e instrutores de condução e diretores de escola de condução	266
III.4.4.2. Institutos de formação de condutores profissionais	273
III.4.4.3. Centros de inspeção automóvel	277
III.5. Propostas de alteração do quadro legislativo e regulatório do setor de transporte ferroviário	283
III.5.1. Gestão e operação da infraestrutura ferroviária	284
III.5.2. Transporte ferroviário	291
III.5.3. Certificação de maquinistas e de agentes para o acompanhamento de comboios	302
III.6. Propostas de alteração do quadro legislativo e regulatório do setor de transporte marítimo	310
III.6.1. Cabotagem marítima	312
III.6.2. Agentes de navegação	317
III.6.3. Taxas cobradas pela DGRM e pela Autoridade Marítima nos portos	321
III.6.4. Outras matérias	324
III.7. Propostas de alteração do quadro legislativo e regulatório do setor de transporte portuário	327
III.7.1. Empresas de trabalho portuário	329
III.7.2. Operações portuárias ou de movimentação de carga	333
III.7.3. Pilotagem	338
III.7.4. Reboques portuários	346
III.7.5. Tarifas portuárias	353
III.8. Propostas de alteração do quadro legislativo e regulatório do setor de transporte: legislação transversal e horizontal ao setor dos transportes	356
III.8.1. Transportes terrestres: legislação enquadradora	356
III.8.2. Serviço público de transporte de passageiros	360
III.8.3. Taxas cobradas pelo IMT no setor de transporte rodoviário e ferroviário	365

III.8.4.	Outras matérias	368
<b>IV.</b>	<b>TERCEIRA PARTE: MECANISMOS PARA A PROMOÇÃO E ACOMPANHAMENTO DA IMPLEMENTAÇÃO DO PLANO DE AÇÃO PARA A REFORMA LEGISLATIVA E REGULATÓRIA</b>	<b>370</b>
IV.1.	Mecanismos para a promoção e acompanhamento da implementação das propostas de alteração legislativas e regulatórias específicas de 13 profissões liberais autorreguladas	370
IV.1.1.	Descrição sucinta do quadro institucional das profissões liberais autorreguladas	370
IV.1.2.	Descrição dos mecanismos a implementar	372
IV.2.	Mecanismos para a promoção e acompanhamento da implementação das propostas de alteração legislativas e regulatórias específicas do setor dos transportes	372
IV.2.1.	Descrição sucinta do quadro institucional do setor dos transportes	372
IV.2.2.	Descrição dos mecanismos a implementar	374

## ***Índice de Anexos***

Anexo 1: Disposições das profissões liberais autorreguladas com encargos administrativos desproporcionais .....	20
Anexo 2: Propostas de alteração do quadro legislativo e regulatório de profissões liberais autorreguladas: legislação horizontal.....	23
Anexo 3: Propostas de alteração do quadro legislativo e regulatório de profissão liberal autorregulada: advogado.....	36
Anexo 4: Propostas de alteração do quadro legislativo e regulatório de profissão liberal autorregulada: notário .....	59
Anexo 5: Propostas de alteração do quadro legislativo e regulatório de profissões liberais autorreguladas: solicitador e agente de execução .....	82
Anexo 6: Propostas de alteração do quadro legislativo e regulatório de profissão liberal autorregulada: arquiteto.....	102
Anexo 7: Propostas de alteração do quadro legislativo e regulatório de profissão liberal autorregulada: engenheiro .....	116
Anexo 8: Propostas de alteração do quadro legislativo e regulatório de profissão liberal autorregulada: engenheiro técnico.....	132
Anexo 9: Propostas de alteração do quadro legislativo e regulatório de profissão liberal autorregulada: revisor oficial de contas.....	150
Anexo 10: Propostas de alteração do quadro legislativo e regulatório de profissão liberal autorregulada: contabilista certificado .....	160
Anexo 11: Propostas de alteração do quadro legislativo e regulatório de profissão liberal autorregulada: despachante oficial.....	168
Anexo 12: Propostas de alteração do quadro legislativo e regulatório de profissão liberal autorregulada: economista .....	174
Anexo 13: Propostas de alteração do quadro legislativo e regulatório de profissão liberal autorregulada: nutricionista.....	184
Anexo 14: Propostas de alteração do quadro legislativo e regulatório de profissão liberal autorregulada: farmacêutico .....	193
Anexo 15: Disposições do setor dos transportes com encargos administrativos desproporcionais.....	215
Anexo 16: Disposições do setor dos transportes obsoletas ou em desuso.....	218
Anexo 17: Propostas de alteração do quadro legislativo e regulatório do setor de transporte rodoviário de passageiros: acesso à atividade com veículos com mais de nove lugares .....	226
Anexo 18: Propostas de alteração do quadro legislativo e regulatório do setor de transporte rodoviário de passageiros: acesso ao mercado de carreiras de longa distância (Serviços Expresso e Serviços de Alta Qualidade) e acesso à infraestruturas (estações centrais de camionagem).....	232
Anexo 19: Propostas de alteração do quadro legislativo e regulatório do setor de transporte rodoviário de passageiros: serviços de táxi .....	242
Anexo 20: Propostas de alteração do quadro legislativo e regulatório do setor de transporte rodoviário de mercadorias: acesso e exercício da atividade com veículos com peso bruto igual ou superior a 2,500 Kgs .....	251
Anexo 21: Propostas de alteração do quadro legislativo e regulatório do setor de transporte rodoviário: serviços de aluguer de veículos (rent-a-car).....	259
Anexo 22: Propostas de alteração do quadro legislativo e regulatório do setor de transporte rodoviário: serviços de aluguer de veículos (rent-a-truck) .....	264
Anexo 23: Propostas de alteração do quadro legislativo e regulatório de serviços auxiliares ao setor de transporte rodoviário: escolas de condução, examinadores e instrutores de condução e diretores de escola de condução .....	270
Anexo 24: Propostas de alteração do quadro legislativo e regulatório de serviços auxiliares ao setor de transporte rodoviário: institutos de formação de condutores .....	275
Anexo 25: Propostas de alteração do quadro legislativo e regulatório de serviços auxiliares ao setor de transporte rodoviário: centros de inspeção automóvel.....	281
Anexo 26: Propostas de alteração do quadro legislativo e regulatório do setor de transporte ferroviário: gestão e operação da infraestruturas ferroviária .....	287

Anexo 27: Propostas de alteração do quadro legislativo e regulatório do setor de transporte ferroviário: transporte ferroviário.....	295
Anexo 28: Propostas de alteração do quadro legislativo e regulatório do setor de transporte ferroviário: certificação de maquinistas e agentes para o acompanhamento de comboios .....	305
Anexo 29: Propostas de alteração do quadro legislativo e regulatório do setor de transporte marítimo: cabotagem marítima .....	315
Anexo 30: Propostas de alteração do quadro legislativo e regulatório do setor de transporte marítimo: agentes de navegação .....	319
Anexo 31: Propostas de alteração do quadro legislativo e regulatório do setor de transporte marítimo: taxas cobradas pela DGRM e pela Autoridade Marítima nos portos .....	323
Anexo 32: Propostas de alteração do quadro legislativo e regulatório do setor de transporte marítimo: outras matérias.....	325
Anexo 33: Propostas de alteração do quadro legislativo e regulatório do setor portuário: empresas de trabalho portuário.....	331
Anexo 34: Propostas de alteração do quadro legislativo e regulatório do setor portuário: operações portuárias .....	336
Anexo 35: Propostas de alteração do quadro legislativo e regulatório do setor portuário: pilotagem.....	343
Anexo 36: Propostas de alteração do quadro legislativo e regulatório do setor portuário: reboques portuários .....	350
Anexo 37: Propostas de alteração do quadro legislativo e regulatório do setor portuário: tarifas portuárias .....	355
Anexo 38: Propostas de alteração do quadro legislativo e regulatório transversal do setor de transporte: legislação enquadradora dos transportes terrestres .....	359
Anexo 39: Propostas de alteração do quadro legislativo e regulatório transversal do setor de transporte: serviço público de transporte de passageiros .....	363
Anexo 40: Propostas de alteração do quadro legislativo e regulatório transversal do setor de transporte: taxas praticadas pelo IMT no setor de transporte rodoviário e ferroviário .....	367
Anexo 41: Propostas de alteração do quadro legislativo e regulatório transversal do setor de transporte: outras matérias .....	369

### ***Índice de Tabelas***

Tabela 1: Número total de propostas de alteração legislativa e regulamentar nas 13 profissões liberais autorreguladas e legislação horizontal.....	11
Tabela 2: Síntese dos benefícios quantitativos anuais para a economia portuguesa resultantes da implementação das propostas de alteração legislativas e regulamentares específicas nas profissões liberais autorreguladas analisadas (2015) .....	12
Tabela 3: Número total de propostas de alteração legislativa e regulamentar no setor dos transportes....	196
Tabela 4: Síntese dos benefícios quantitativos anuais para a economia portuguesa resultantes da implementação das propostas de alteração legislativas e regulamentares específicas no setor dos transportes (2015) .....	198

## SUMÁRIO EXECUTIVO

Entre 1 de abril de 2016 e 6 de julho de 2018, a Autoridade da Concorrência (AdC) esteve particularmente envolvida na avaliação de impacto concorrencial de políticas públicas, no âmbito do quadro legal e regulamentar nacional, com a implementação do Projeto AdC Impact 2020 - Projeto de Avaliação de Impacto Concorrencial de Políticas Públicas.

No contexto do Projeto AdC Impact 2020, a AdC e a Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Económico (OCDE), acordaram realizar uma avaliação do impacto na concorrência de dois setores da economia portuguesa, com o objetivo de identificar legislação e regulamentação que possa restringir o funcionamento eficiente dos mercados. Foram identificados os setores dos transportes e das profissões liberais autorreguladas.

A cooperação AdC/OCDE permitiu ainda a capacitação da AdC e de outros *stakeholders* públicos, na utilização da metodologia estabelecida no *Guia para Avaliação de Concorrência* da OCDE (*Competition Assessment Toolkit*), aplicando a *ckecklist* de controlo de concorrência.

Do projeto de cooperação resultou um conjunto de recomendações que integram o Relatório de "Recomendações da OCDE", para o setor dos transportes e para o setor das profissões liberais autorreguladas, disponibilizado publicamente a 6 de julho de 2018.

Importa, no âmbito do Projeto AdC Impact 2020, que a AdC promova e acompanhe a implementação das necessárias reformas legislativas e regulatórias pró-competitivas, nos setores das profissões liberais autorreguladas analisadas e dos transportes, na sequência das "Recomendações da OCDE", contribuindo para a promoção da produtividade e competitividade dos setores, na economia portuguesa.

Em termos de estrutura, o Relatório – Plano de Ação da AdC para a Reforma Legislativa e Regulatória apresenta três partes.

Na **Primeira Parte**, são apresentadas as propostas de alteração legislativa pró-competitivas específicas para cada uma das 13 profissões liberais autorreguladas, totalizando 348 propostas, incluindo seis relativas a encargos administrativos considerados desproporcionais. Com base nos elementos disponíveis, apresenta-se uma estimativa dos benefícios, qualitativos e quantitativos, que poderão ser alcançados com a sua implementação, contabilizados em sede da cooperação AdC/OCDE, que ascendem a um total de **EUR 128 milhões anuais**.

Na **Segunda Parte**, são apresentadas as propostas de alteração legislativa pró-competitivas específicas para cada um dos setores de transporte analisados, totalizando 379 propostas, incluindo 15 relativas a encargos administrativos considerados desproporcionais e 34 referentes a disposições obsoletas, seja por desuso, caducidade ou extinção do seu objeto e que importa revogar. Com base nos elementos disponíveis, apresenta-se uma estimativa dos benefícios, qualitativos e quantitativos, que poderão ser alcançados com a sua implementação, contabilizados em sede da cooperação AdC/OCDE, que ascendem a um total de **EUR 249 milhões anuais**.

Na **Terceira Parte**, identificam-se mecanismos para a promoção e acompanhamento da implementação das propostas de alteração do atual quadro legislativo e regulatório nacional em ambos os setores, das profissões liberais autorreguladas e dos transportes.



## I. INTRODUÇÃO

### ***Missão e atribuições da Autoridade da Concorrência***

A Constituição da República Portuguesa (CRP) incumbe o Estado de “assegurar o funcionamento eficiente dos mercados, de modo a garantir a equilibrada concorrência entre as empresas, a contrariar as formas de organização monopolistas e a reprimir os abusos de posição dominante e outras práticas lesivas do interesse geral”<sup>1</sup>.

A AdC tem por missão<sup>2</sup> assegurar a aplicação das regras de concorrência em Portugal, no respeito pelo princípio da economia de mercado e de livre concorrência, tendo em vista o funcionamento eficiente dos mercados, a repartição eficaz dos recursos e os interesses dos consumidores. Nos termos dos seus Estatutos<sup>3</sup>, entre as atribuições da AdC inclui-se a de “contribuir para o aperfeiçoamento do sistema normativo português em todos os domínios que possam afetar a livre concorrência, por sua iniciativa ou a pedido da Assembleia da República ou do Governo”<sup>4</sup>.

A AdC elegera como uma das suas prioridades contribuir para instituir uma cultura de contínua avaliação de impacto das políticas públicas na concorrência, em colaboração estreita com o Governo, o Parlamento, as entidades reguladoras e outras entidades públicas. Neste sentido, a AdC visa contribuir para a eficiência e eficácia da intervenção pública, disponibilizando às entidades decisoras mais um elemento relevante de informação sobre o impacto das medidas por si adotadas.

### ***AdC Impact 2020 - Projeto de Avaliação de Impacto Concorrencial de Políticas Públicas***

Entre 1 de abril de 2016 e 6 de julho de 2018, a AdC esteve particularmente envolvida na avaliação de impacto concorrencial de políticas públicas, no âmbito do quadro legal e regulamentar nacional, tendo implementado o Projeto AdC Impact 2020, o qual é cofinanciado no âmbito do SAMA 2020/Compete 2020/Portugal 2020<sup>5</sup> e Fundo Social Europeu (FSE).

Integrado no âmbito do Projeto AdC Impact 2020, foi dada execução do Projeto AdC/OCDE. Esta cooperação AdC/OCDE teve início em 14 de setembro de 2016, tendo o projeto sido lançado publicamente em 18 de outubro de 2016<sup>6</sup>, e foi executada até 31 de março de 2018.

Na escolha dos dois setores a analisar, foram tidos em consideração os seguintes três critérios: a importância dos setores para a competitividade externa e para as exportações; o seu peso no consumo interno; e o seu contributo para a empregabilidade. Como resultado, foram identificados os setores dos transportes e das profissões liberais autorreguladas. Na escolha das profissões liberais autorreguladas foi, igualmente, tida em consideração a sua contribuição geral para a economia na forma de serviços para as empresas. O âmbito exato das profissões liberais autorreguladas e dos subsectores do setor dos transportes a avaliar beneficiaram igualmente de interações com o Governo português.

A avaliação sucessiva de legislação e regulação no setor dos transportes inclui o transporte de passageiros e de mercadorias, efetuado por três vias, rodoviária, ferroviária e marítima, e, ainda, a atividade portuária e serviços portuários. Ficou excluído o transporte aéreo e o transporte público urbano (autocarros urbanos e

<sup>1</sup> Cf. CRP, artigo 81.º, alínea f).

<sup>2</sup> A Lei n.º 19/2012, de 8 de maio (Lei da Concorrência), aprova o novo regime jurídico da concorrência, revogando a Lei n.º 18/2003, de 11 de junho e a Lei n.º 39/2006, de 25 de agosto, e procede à segunda alteração da Lei n.º 2/99, de 13 de janeiro.

<sup>3</sup> Aprovados pelo Decreto-Lei n.º 125/2014, de 18 de agosto.

<sup>4</sup> Cf. Estatutos da AdC, artigo 5.º, alínea g).

<sup>5</sup> Implementação do Projeto acompanhado pela AMA – Agência para a Modernização Administrativa, I.P.. A AMA é um instituto público que prossegue as atribuições da Presidência do Conselho de Ministros nas áreas da modernização e simplificação administrativa e da administração eletrónica. A AMA é também responsável pela dinamização de projetos diretamente relacionados com a administração pública, competitividade e internacionalização das empresas nacionais. Mais informação disponível em <https://www.ama.gov.pt/web/agencia-para-a-modernizacao-administrativa/mais-ap>

<sup>6</sup> O projeto foi lançado pela OCDE e pela AdC. O evento contou com a presença de vários dignitários do governo português, para as áreas relevantes do projeto em causa. Fotogaleria disponível em <http://concorrenca.pt/vPT/Noticias/Eventos/Noticias/Paginas/AdCImpact.aspx?lst=1&Cat=2016>





metros). Foi incluído, ainda, um conjunto de serviços auxiliares ao transporte, sobretudo rodoviário, como sejam, serviços de aluguer de automóveis (ligeiros e pesados), escolas de condução, centros de inspeção automóvel e centros de formação profissional para condutores. A regulamentação relativa ao acesso e exercício de cada prestação de serviços de transporte ou auxiliares ao transporte foi avaliada. Contratos de concessão e acordos internacionais foram excluídos do projeto.

No setor das profissões liberais autorreguladas, foi identificado um conjunto de 13 profissões, representadas em 12 Ordens Profissionais, agrupadas por quatro áreas de negócio: profissões legais (os advogados, os notários, os solicitadores e os agentes de execução), profissões económico-financeiras (os economistas, os contabilistas certificados, os revisores oficiais de contas e os despachantes oficiais), profissões tecnológicas e científicas (os arquitetos, os engenheiros e os engenheiros técnicos) e profissões de saúde (os nutricionistas e os farmacêuticos). A regulamentação relativa ao acesso e exercício de cada profissão foi avaliada. A regulamentação relativa ao retalho ou a atividades comerciais dos profissionais foi excluída do projeto. Igualmente, procedimentos ou regras para o acesso a carreiras públicas e concursos públicos foram excluídos do projeto.

O projeto de cooperação AdC/OCDE contou com uma metodologia participativa envolvendo os principais *stakeholders* públicos e privados no debate de ideias, na interpretação das disposições legislativas e regulatórias em análise, com vista à identificação de soluções e alternativas menos restritivas da concorrência para as disposições consideradas com impacto concorrencial desproporcional, ainda que salvaguardando o objetivo de política pública prosseguido.

O envolvimento com os *stakeholders* públicos relevantes foi assegurado através de reuniões de um Comité de Alto Nível, mantidas na AdC, cujo Chairman foi o Senhor Secretário de Estado da Presidência do Conselho de Ministros (PCM), juntando-se a mais de 30 peritos que atuaram como representantes dos vários ministérios envolvidos na aplicação da legislação e regulação relevante dos setores dos transportes e das profissões liberais autorreguladas em avaliação.

O envolvimento das Ordens Profissionais foi também assegurado, através de reuniões bilaterais, mantidas na AdC, com representantes de cada uma das profissões analisadas.

Com os *stakeholders* privados, o projeto de cooperação AdC/OCDE realizou mais de uma centena de reuniões bilaterais, com várias entidades responsáveis, para as questões setoriais.

A cooperação AdC/OCDE permitiu a capacitação da AdC e de outros *stakeholders* públicos, na utilização da metodologia estabelecida no *Guia para Avaliação de Concorrência da OCDE (Competition Assessment Toolkit)*<sup>7</sup>, aplicando a *checklist* de controlo de concorrência. Esta metodologia, aplicada por uma equipa composta por especialistas em concorrência, economistas e juristas da OCDE e da AdC, permitiu analisar a legislação e regulamentação nos setores selecionados e propor alterações pró-competitivas.

Estas recomendações são consubstanciadas em Relatório de "Recomendações da OCDE", para o setor dos transportes e para o setor das profissões liberais autorreguladas, disponibilizado publicamente a 6 de julho de 2018<sup>8</sup>.

### **Relatório – Plano de Ação da AdC para a Reforma Legislativa e Regulatória na sequência de Relatório de "Recomendações da OCDE"**

Importa, no âmbito do Projeto AdC Impact 2020, que a AdC promova e acompanhe a implementação das necessárias reformas legislativas e regulatórias pró-competitivas, nos setores das profissões liberais autorreguladas analisadas e dos transportes, na sequência das "Recomendações da OCDE", contribuindo para a promoção da produtividade e competitividade dos setores, na economia portuguesa.

<sup>7</sup> O *Guia para Avaliação de Concorrência da OCDE* é composto por três volumes: *Princípios, Diretrizes e Manual Operacional*, disponível em <http://www.oecd.org/competition/assessment-toolkit.htm>

<sup>8</sup> Disponível na página oficial da OCDE: <http://www.oecd.org/daf/competition/portugal-projeto-de-avaliacao-de-impacto-concorrencial.htm>.



Com o presente Relatório da AdC propõem-se alterações legislativas e regulatórias específicas, bem como alternativas que eliminem ou mitiguem eventuais impactos negativos das políticas públicas na concorrência, sem por em causa o objetivo de interesse público subjacente.

As restrições à concorrência identificadas no projeto de cooperação AdC/OCDE cuja avaliação não tenha conduzido à identificação de alternativas menos restritivas, não serão objeto de recomendação ou proposta de alteração do quadro legislativo e regulatório, não sendo referidas no Relatório da AdC.

O Relatório da AdC visa, igualmente, promover a revogação de disposições constantes de diplomas legislativos que se encontram obsoletas, seja por desuso, caducidade ou extinção do seu objeto (Cf. Anexo 16). O Relatório da AdC visa, também, promover e acompanhar a implementação das recomendações para obviar a disposições constantes de diplomas legislativos contendo encargos administrativos considerados desproporcionais (Cf. Anexo 1 e Anexo 15).

Neste contexto, o pacote de disposições obsoletas e o pacote de disposições com encargos administrativos desproporcionais, identificados no Relatório da AdC, visam contribuir para o programa “Revoga +”, integrado no programa SIMPLEX<sup>9</sup>, implementado pela área governativa da Presidência e da Modernização Administrativa através do JurisAPP<sup>10</sup>. Este programa tem por objetivo a revogação de diplomas desde 1975 que, “*por desuso, caducidade ou extinção do objeto, já não produz efeitos, devendo, por isso, ser expressamente revogada. (...) [p]retendendo melhorar a qualidade de vida dos cidadãos, e facilitar o desenvolvimento da atividade empresarial, proporcionando maior certeza e segurança jurídica e reduzindo a dispersão legislativa.*”<sup>11</sup>

O Relatório da AdC visa, igualmente, contribuir para a implementação do modelo de avaliação prévia de impacto legislativo “Custa Quanto?”, criado em 2017<sup>12</sup>, também implementado pela área governativa da Presidência e da Modernização Administrativa através do JurisAPP, responsável pelo procedimento legislativo do Governo. Este modelo pretende, entre outros, “*assegurar os procedimentos necessários à avaliação prévia de impacto legislativo em articulação com os Gabinetes ministeriais e com os respetivos serviços, organismos e entidades*” bem como o da “*avaliação de impacto concorrencial*”.<sup>13</sup>

Em termos de estrutura, o Relatório – Plano de Ação da AdC para a Reforma Legislativa e Regulatória apresenta três partes.

Na **Primeira Parte**, são apresentadas as propostas de alteração legislativa pró-competitivas específicas para cada uma das 13 profissões liberais autorreguladas, totalizando 348 propostas, incluindo seis relativas a encargos administrativos (Cf. Tabela 1). Com vista a facilitar a promoção da sua implementação, estas são melhor identificadas em tabelas juntas, como anexos, para cada profissão analisada (Cf. Anexo 2 a Anexo 14). Identificam-se aquelas cuja implementação se considera prioritária. Com base nos elementos disponíveis, apresenta-se uma estimativa dos benefícios, qualitativos e quantitativos, que poderão ser alcançados com a sua implementação, que contabilizam um total de EUR 128 milhões anuais (Cf. Tabela 2).

Na **Segunda Parte**, são apresentadas as propostas de alteração legislativa pró-competitivas específicas para cada um dos setores de transporte analisados, totalizando 379 propostas, incluindo 15 relativas a encargos administrativos e 34 referentes a disposições obsoletas (Cf. Tabela 3). Com vista a facilitar a promoção da sua implementação, estas são melhor identificadas em tabelas juntas, como anexos, para cada meio de transporte ou serviço auxiliar de transporte analisado (Cf. Anexo 17 a Anexo 41). Identificam-se, igualmente, aquelas cuja implementação se considera prioritária. Com base nos elementos disponíveis, apresenta-se uma estimativa dos benefícios, qualitativos e quantitativos, que poderão ser alcançados com a sua implementação, que contabilizam um total de EUR 249 milhões anuais (Cf. Tabela 4).

Na **Terceira Parte**, identificam-se mecanismos para a promoção e acompanhamento da implementação das propostas de alteração do atual quadro legislativo e regulatório nacional em ambos os setores, das profissões liberais autorreguladas e dos transportes.

<sup>9</sup> Mais informação disponível em <https://www.simplex.gov.pt/>

<sup>10</sup> O Centro de Competências Jurídicas do Estado, designado por JurisAPP, é um serviço central da administração direta do Estado, integrado na Presidência do Conselho de Ministros.

<sup>11</sup> Mais informação disponível em <https://www.jurisapp.gov.pt/digesto/programa-regova-mais/>

<sup>12</sup> Cf. Resolução do Conselho de Ministros n.º 44/2017, de 24 de março.

<sup>13</sup> Mais informação disponível em <https://www.jurisapp.gov.pt/custa-quanto/>



## II. PRIMEIRA PARTE: PROPOSTAS DE ALTERAÇÃO DO ATUAL QUADRO LEGISLATIVO E REGULATÓRIO NACIONAL – 13 PROFISSÕES LIBERAIS AUTORREGULADAS

As 13 profissões liberais autorreguladas analisadas têm um papel central na economia nacional. Os seus profissionais fornecem serviços em quatro grupos de profissões essenciais – legais, económico-financeiras, técnicas e científicas e de saúde - para empresas e indivíduos, contribuindo para o respeito e a confiança no Estado de direito e no funcionamento da sociedade, em sentido mais amplo. Além disso, várias profissões analisadas atuam também como *inputs* essenciais para a atividade económica das empresas e para as famílias. Isso significa que elas têm um efeito multiplicador significativo na economia como um todo.

O funcionamento eficiente destes mercados pode ser afetado por um enquadramento legal e regulatório com impacto concorrencial que reduza as condições de acesso ou o exercício da prestação de serviços. Em consequência, os profissionais podem não ter a capacidade de entrar no mercado ou terem poucos ou nenhum incentivo para inovar e melhorar os seus serviços. Como consequência, os consumidores, empresas e indivíduos, podem não beneficiar de todas as suas valências, decorrentes da falta de acesso, de prestações de serviços inadequadas ou de preços que não refletem o custo subjacente.

Neste contexto, e na sequência do "Relatório de Recomendações da OCDE" resultante da parceria entre a AdC e a OCDE, o Relatório da AdC visa propor propostas de alteração concretas do atual quadro legislativo e regulatório nacional, para as 13 profissões liberais autorreguladas, com vista a eliminar ou mitigar as disposições normativas com impacto concorrencial e aumentar a concorrência na prestação destes serviços profissionais.

### II.1. Breve caracterização económica do setor das profissões liberais autorreguladas analisadas

Em 2015<sup>14</sup>, os três grupos de profissões em análise - legais, económico-financeiras e técnicas e científicas – geraram um valor acrescentado bruto (VAB) de cerca de EUR 4,1 mil milhões para a economia portuguesa, correspondente a 2,3% do produto interno bruto (PIB). No mesmo ano, empregaram cerca de 144 000 pessoas, representando cerca de 3% de toda a população empregada<sup>15</sup>.

Em 2015, os serviços prestados às empresas, pelos três grupos de setores profissionais acima identificados, representaram cerca de EUR 5 mil milhões<sup>16</sup> (Cf. Tabela 2).

Para as profissões de saúde, não se apresentam estimativas, por ausência de dados fiáveis.

### II.2. Visão geral da totalidade de propostas para a reforma legislativa e regulatória e dos benefícios esperados da sua implementação

#### **Totalidade de propostas para a reforma legislativa e regulatória**

O Relatório da AdC promove e acompanha a implementação da totalidade das recomendações identificadas no "Relatório de Recomendações da OCDE", para as 13 profissões liberais autorreguladas analisadas.

O Relatório da AdC propõe 348 propostas de alteração legislativas e regulamentares específicas, no sentido de promover a sua implementação, pelo legislador, com vista a eliminar ou mitigar as disposições normativas com impacto concorrencial e aumentar a concorrência na prestação dos serviços, seja do ponto de vista do

<sup>14</sup> OECD (2017), "Value Added and its Components by Activity, ISIC rev4", ), "Labour input by activity, ISIC rev4", National Accounts of OECD Countries, Vol. 2017, Issue 2: Detailed Tables, [https://stats.oecd.org/Index.aspx?DataSetCode=SNA\\_TABLE6A](https://stats.oecd.org/Index.aspx?DataSetCode=SNA_TABLE6A); INE (2015), [https://www.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine\\_indicadores&indOcorrCod=0008484&contexto=bd&selTab=tab2](https://www.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine_indicadores&indOcorrCod=0008484&contexto=bd&selTab=tab2)

<sup>15</sup> Note-se que o total de 144.000 pessoas inclui trabalhadores que não são membros das profissões em análise. Por exemplo, os escritórios de advocacia empregam secretariado e informáticos que não são eles próprios advogados. No entanto, aquele número mostra o total de trabalhadores cujo emprego depende da atividade desenvolvida por esses três setores profissionais.

<sup>16</sup> INE (2015), "Serviços prestados a empresas", [https://www.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine\\_destaques&DESTAQUESdest\\_boui=281447433&DESTAQUESmodo=2](https://www.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine_destaques&DESTAQUESdest_boui=281447433&DESTAQUESmodo=2) e EUROSTAT (2015), "Estatísticas Estruturais das Empresas".



acesso à profissão ou do seu exercício. De entre estas, seis foram consideradas como um encargo administrativo desproporcional para os profissionais.

**Tabela 1: Número total de propostas de alteração legislativa e regulamentar nas 13 profissões liberais autorreguladas e legislação horizontal**

Grupo de profissões	Categoria de profissionais	"Relatório da AdC – Plano de Ação para a Reforma Legislativa e Regulatória "
Profissões legais	Advogado	75 <sup>(1)</sup>
	Notário	63
	Solicitador e Agente de execução	44
Profissões económico-financeiras	Revisor oficial de contas	24
	Contabilista certificado	12
	Despachante oficial	13
	Economista	4
Profissões técnicas e científicas	Arquiteto	17
	Engenheiro	16
	Engenheiro técnico	21
	Legislação comum a vários profissionais	14
Profissões de saúde	Nutricionista	20
	Farmacêutico	15
Legislação horizontal comum a todos os grupos de profissões		10
<b>Total</b>		<b>348 <sup>(1)</sup></b>

Fonte: "Relatório de Recomendações da OCDE", Vol. II, *Self-Regulated Professions*, Portugal, 2018 (V. Table A).

Nota (1): inclui 6 propostas referentes a disposições com encargos administrativos desproporcionais.

As disposições objeto de propostas de alteração do quadro legislativo e regulatório específicas de cada profissão liberal autorregulada encontram-se identificadas em anexo (Cf. Anexo 2 a Anexo 14).

### **Benefícios**

O Relatório da AdC descreve os benefícios esperados da implementação da totalidade das propostas de alteração legislativas e regulatórias identificadas, tendo por base os benefícios identificados no "Relatório de Recomendações da OCDE". Os benefícios identificados podem ser de dois tipos, qualitativos e quantitativos. Estas estimativas fornecem uma estimativa quantitativa dos benefícios para a economia portuguesa das alterações propostas, nomeadamente ao nível do crescimento da produtividade, do aumento do investimento e da inovação e da criação de emprego.

#### *Benefícios qualitativos*

Os benefícios qualitativos têm por pressuposto que a eliminação de barreiras à entrada e ao exercício conduzirá a um aumento do número de profissionais liberais recém-chegados na oferta de serviços. Este efeito contribui para uma oferta mais ampla de serviços e novos tipos de negócios (com a implementação de "estruturas de negócios alternativas") e para uma diminuição dos preços para os consumidores. Por sua vez, a maior competitividade dos preços gerará um aumento da procura destes serviços, estimando-se, ainda, que ocorra uma redução da carga administrativa para os profissionais. Em geral, estima-se que ocorram melhorias tangíveis na qualidade dos serviços prestados, bem como na confiança dos consumidores na prestação destes serviços, na sua variedade, diversidade e competitividade, atraindo novos clientes.

#### *Benefícios quantitativos*

Os benefícios quantitativos estimados são de dois tipos: assentes numa redução de preço e considerando os potenciais efeitos multiplicadores na economia como um todo.



Com base numa estimativa assente numa elasticidade da procura de - 2 e numa redução de preço de 2,5%, como resultado da implementação das propostas de alteração legislativas e regulamentares específicas apresentadas, estima-se um impacto positivo total na economia portuguesa de cerca de EUR 128 milhões por ano, tomando por base dados de 2015.

De notar que este valor está subestimado, não se contabilizando os benefícios na área de saúde (referentes às profissões de nutricionista e farmacêutico), atenta a ausência de dados fiáveis. No grupo de profissões económico-financeiras, foram considerados apenas um conjunto de serviços, por falta de informação desagregada relativa aos restantes: serviços de auditoria financeira, serviços de contabilidade, assessoria tributária, consultoria de gestão estratégica e consultoria em gestão financeira, exceto consultoria tributária (incluídos na classe do INE de “Serviços prestados a empresas”).

**Tabela 2: Síntese dos benefícios quantitativos anuais para a economia portuguesa resultantes da implementação das propostas de alteração legislativas e regulamentares específicas nas profissões liberais autorreguladas analisadas (2015)**

Grupo de profissões	"Serviços prestados" <sup>(1)</sup> (EUR milhões, 2015)	Benefícios estimados para a economia (Benefícios anuais - EUR milhões) (Elasticidade da procura: - 2; Redução de preço: 2.5%)
Profissões legais (advogado; notário; solicitador; agente de execução)	1 245	32
Profissões económico-financeiras (revisor oficial de contas; contabilista certificado; despachante oficial; economista)	2 044 <sup>(2)</sup>	52 <sup>(2)</sup>
Profissões técnicas e científicas (arquiteto; engenheiro; engenheiro técnico)	1 724	44
Profissões de saúde (nutricionista; farmacêutico)	n.d.	n.d.
<b>TOTAL</b>	<b>5 013</b>	<b>128</b>

Fonte: “Relatório de Recomendações da OCDE”, Vol. II, *Self-Regulated Professions*, Portugal, 2018 (V. Table 1.1.)

Fonte: Dados do INE - Instituto Nacional de Estatística (“Serviços prestados a empresas”), [https://www.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine\\_destaques&DESTAQUESdest\\_boui=281447433&DESTAQUESmodo=2](https://www.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine_destaques&DESTAQUESdest_boui=281447433&DESTAQUESmodo=2) e EUROSTAT (“Estatísticas Estruturais das Empresas”), ano de 2015.

**Nota (1):** A classe INE de “Serviços prestados a empresas” inclui não só serviços prestados a empresas mas também serviços prestados a particulares.

**Nota (2):** A descrição dos serviços prestados pelas profissões económico-financeiras, disponíveis no INE, compreende oito tipos de serviços: IT; jurídicos; contabilidade, auditoria e consultoria; arquitetura e engenharia; testes e análises técnicas; publicidade; pesquisa de mercado e sondagens de opinião; e atividades de emprego. Alguns destes tipos de serviços foram excluídos da quantificação, uma vez que parecem ser fornecidos principalmente por outros profissionais do que aqueles profissionais em análise. Assim, no grupo de profissões económico-financeiras foram considerados apenas um conjunto de serviços, por falta de informação desagregada relativa aos restantes: serviços de auditoria financeira, serviços de contabilidade, assessoria tributária, consultoria de gestão estratégica e consultoria em gestão financeira, exceto consultoria tributária (incluídos na classe do INE de “Serviços prestados a empresas”).

Os serviços prestados por estas três áreas profissionais têm um peso na economia que vai além do valor do seu VAB e do emprego que geram diretamente, pois atuam como *inputs* essenciais para a atividade económica das empresas. Isso significa que elas têm um efeito multiplicador significativo na economia como um todo. Foi apenas possível estimar, com contributos do CEGEA<sup>17</sup> que, em 2013, o efeito multiplicador no caso da prestação de “serviços jurídicos e contabilísticos” (Eurostat NACE M.69) foi de 1,49<sup>18</sup>. Isto significa que cada EUR 1 de procura final adicional por “serviços jurídicos e contabilísticos” conduzirá a um aumento de EUR 1,49 no VAB de Portugal.

<sup>17</sup> Cf. “Relatório de Recomendações da OCDE”, Vol. II, *Self-Regulated Professions*, Portugal, 2018, com contributos do CEGEA – Católica Porto Business School (*Centro de Estudos de Gestão e Economia Aplicada*).

<sup>18</sup> Metodologia de Matrizes Input-Output do INE, v. documento do INE, “*Sistema Integrado de Matrizes Simétricas Input-Output, 2013*”, disponível em [https://www.ine.pt/ngt\\_server/attachfileu.jsp?look\\_parentBoui=294445743&att\\_display=n&att\\_download=y](https://www.ine.pt/ngt_server/attachfileu.jsp?look_parentBoui=294445743&att_display=n&att_download=y); e, para as matrizes, 2013, último ano para o qual foram calculadas pelo INE, disponível em [https://www.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine\\_publicacoes&PUBLICACOESpub\\_boui=293723555&PUBLICACOESmodo=2&xlang=pt](https://www.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine_publicacoes&PUBLICACOESpub_boui=293723555&PUBLICACOESmodo=2&xlang=pt)



### **II.3. Top 9: Propostas prioritárias de alteração do quadro legislativo e regulatório das 13 profissões liberais autorreguladas**

Nesta secção, identifica-se um conjunto de propostas de alteração legislativas e regulamentares prioritárias. De notar que a maioria destas propostas prioritárias decorrem da legislação horizontal comum a todas as profissões liberais autorreguladas analisadas.

#### **Propostas prioritárias de alteração do quadro legislativo e regulatório comuns a todas as profissões liberais autorreguladas**

##### **1. Funções de autorregulação das Ordens Profissionais: propõe-se que o legislador altere o quadro legislativo e regulatório separando a função regulatória da função representativa nas Ordens Profissionais.**

Os poderes de regulamentação que uma associação pública profissional tem sobre o acesso e o exercício de uma profissão liberal são-lhe outorgados pela Assembleia da República, que aprova os seus Estatutos, com vista à prossecução do interesse público.

Tais poderes residem, entre outros, na elaboração e implementação de regras técnicas; na definição de princípios éticos e deontológicos; na determinação de critérios de estágio; na definição de habilitações académicas mínimas; no direito exclusivo na atribuição do título profissional; na fixação de restrições à propriedade, à gestão e administração e à multidisciplinaridade em sociedades de profissionais; e no exercício de poderes disciplinares podendo culminar com a expulsão da Ordem Profissional.

O modelo de autorregulamentação enquadrado pela lei-quadro - a Lei n.º 2/2013 - pode conduzir à adoção de regulamentos ineficazes, excessivos e que favorecem os interesses privados ou corporativos em detrimento do interesse público.

Em Portugal, diversas Ordens de Profissionais<sup>19</sup> foram condenadas pela AdC por práticas restritivas da concorrência, pela fixação de preços aplicáveis aos serviços disponibilizados pelos profissionais em questão ou pela segmentação artificial de mercados associado ao acesso à e ao exercício das profissões em causa.

**A separação envolverá a criação de um órgão independente, que poderá ser externo à Ordem Profissional e por setor de atividade, ou poderá ser interno, i.e., criado dentro da atual Ordem Profissional mas efetivamente separado dos restantes órgãos da Ordem Profissional.** O órgão independente assumiria a principal regulamentação da profissão, como matérias que dizem respeito ao acesso à profissão. A direção do órgão regulador seria composta por representantes da própria profissão e de outras pessoas, incluindo indivíduos de alto perfil de outros órgãos reguladores ou organizações, representantes de organizações de consumidores e académicos.

A implementação da separação das funções regulatória e representativa implica a criação de uma listagem exaustiva das funções atualmente atribuídas às associações públicas profissionais, de forma a permitir a sua efetiva separação, para que aquelas que se relacionem, entre outras, com a fixação das taxas de estágio, sejam atribuídas ao órgão independente.

Esta separação de funções implicará alterações legislativas ao nível da lei-quadro das associações públicas profissionais, a Lei n.º 2/2013<sup>20</sup>, bem como dos Estatutos<sup>21</sup> das Ordens Profissionais analisadas.

<sup>19</sup> Cf. em particular, a Ordem dos Contabilistas Certificados, a Ordem dos Médicos, a Ordem dos Médicos Dentistas e a Ordem dos Médicos Veterinários.

<sup>20</sup> Cf. Lei n.º 2/2013, de 10 de janeiro, artigo 2.º, artigo 5.º, n.º 1, alíneas c), d), e), h), m), artigo 7.º, n.º 3, alínea c), artigo 8.º, n.º 1.

<sup>21</sup> Lei n.º 145/2015, de 9 de setembro, artigo 3.º (Anexo); Lei n.º 154/2015, de 14 de setembro, artigo 3.º (Anexo); Lei n.º 155/2015, de 15 de setembro, artigo 3.º (Anexo); Decreto-Lei n.º 176/98, de 3 de julho (modificado pela Lei n.º 113/2015, de 28 de agosto), artigo 3.º (Anexo); Decreto-Lei n.º 119/92, de 30 de junho (modificado pela Lei n.º 123/2015, de 2 de setembro), artigo 3.º (Anexo) e artigo 4.º (Anexo); Decreto-Lei n.º 349/99, de 2 de setembro (modificado pela Lei n.º 157/2015, de 17 de setembro), artigo 2.º (Anexo) e artigo 3.º (Anexo); Lei n.º 140/2015, de 7 de setembro, artigo 6.º (Anexo); Decreto-Lei n.º 452/99, de 5 de novembro (modificado pela Lei n.º 139/2015, de 7 de setembro), artigo 3.º (Anexo); Decreto-Lei n.º 173/98, de 26 de junho (modificado pela Lei n.º 112/2015, de 27 de agosto), artigo 3.º (Anexo I); Decreto-Lei n.º 174/98, de 27 de junho (modificado pela Lei n.º 101/2015, de 20 de agosto), artigo 3.º (Anexo I) e artigo 4.º (Anexo I); Decreto-Lei n.º 288/2001, de 10 de novembro (modificado pela Lei n.º 131/2015, de 4 de setembro), artigo 3.º (Anexo I); Lei n.º 126/2015, de 3 de setembro, artigo 3.º (Anexo I) e artigo 4.º (Anexo I).

A introdução de um órgão independente (interno ou externo) e com funções de regulação incentivará uma melhor regulamentação da profissão e mais incentivos para inovar, em benefício dos clientes. Tal atenuará o conflito de interesses inerente no sistema de autorregulamentação e protegerá o interesse público.

**2. Atividades reservadas a profissionais inscritos numa Ordem Profissional: propõe-se que o legislador, em conjunto com as Ordens Profissionais relevantes, reavalie as atividades reservadas a profissionais inscritos numa Ordem Profissional, com vista a reduzir os atos exclusivos, em respeito por critérios de necessidade, adequação e proporcionalidade, em prol do cumprimento dos objetivos de política pública em causa.**

O título protegido com tarefas reservadas pode excluir outros profissionais do exercício da atividade, reduzindo o número de profissionais no mercado e aumentando potencialmente os custos para os consumidores.

Em geral, as atividades ou tarefas reservadas para categorias específicas de profissionais devem ser abolidas nos casos em que: (i) a proteção é desproporcional em relação ao objetivo de política pública prosseguido, seja porque as atividades ou tarefas podem ser executadas por outros profissionais igualmente bem qualificados ou porque não representam um perigo para a segurança, saúde pública, qualidade do serviço, entre outros; (ii) a proteção é desadequada atento que existe uma excessiva regulamentação da proteção do título profissional; ou (iii) a proteção é desnecessária devido a desenvolvimentos legais, sociais ou profissionais que tornem a restrição obsoleta pelo seu objetivo.

Os Estatutos das Ordens Profissionais analisadas bem como outra legislação e regulamentação que definam atividades reservadas devem ser alteradas com vista a reduzir os atos exclusivos, em respeito por critérios de necessidade, adequação e proporcionalidade.

Por exemplo, não deverá ser adotada a norma da Proposta de Lei n.º 34/XIII<sup>22</sup> que define e regula os atos dos profissionais de saúde (incluindo do nutricionista), e que reserva a consulta de nutrição ao nutricionista. O objetivo deve ser o de garantir que o resultado tenha a qualidade desejada. Isto significará que vários profissionais com qualificações semelhantes, mas não idênticas, devem poder competir pelo mesmo trabalho.

A abertura a outros profissionais poderia ocorrer após uma avaliação da extensão do risco para o interesse público da eliminação de algumas das restrições atuais, de forma a abrir o seu exercício a outros profissionais. Tal deverá suceder, *prima facie*, entre os profissionais dos grupos de profissões entre si, isto é, entre os profissionais das profissões jurídicas, das profissões técnicas e científicas, económico e financeiras e de saúde.

Esta abertura conduzirá a mais concorrência, mais inovação e diversidade e a preços mais competitivos dos serviços prestados, em benefício dos clientes, famílias e empresas.

**3. Qualificações académicas específicas: propõe-se que o legislador, em colaboração com as Ordens Profissionais relevantes, reanalise os critérios legais e regulatórios relacionados com as qualificações académicas e estabeleça um processo transparente, proporcional e não discriminatório de identificação de vias alternativas para a aquisição das qualificações necessárias, abrindo o acesso à inscrição numa associação profissional a candidatos com outras formações que não as atuais qualificações académicas específicas.**

Estas vias alternativas, que devem ser adequadas, podem, ainda assim, exigir a titularidade de uma pós-graduação ou qualificação em curso de conversão de um determinado grau académico em outro grau académico, que permitam o desenvolvimento das atividades com um nível elevado de segurança e qualidade.

Sem prejuízo, todos os indivíduos que pretendam exercer a profissão devem completar com sucesso o estágio profissional e a aprovação nos exames da Ordem Profissional requeridos.

<sup>22</sup> Cf. Proposta de Lei n.º 34/XIII, cit. infra, artigo 7.º, n.ºs 1 e 2.



Os Estatutos das Ordens Profissionais analisadas bem como outra legislação e regulamentação relevantes que definam qualificações académicas específicas devem ser alteradas.

Dever-se-á ter em consideração experiências internacionais, como seja, o de cursos de conversão para o acesso à profissão de advogado para candidatos sem uma licenciatura em Direito, já existente noutras jurisdições, como seja em Inglaterra e no País de Gales bem como na Alemanha<sup>23</sup>.

Em certos casos, como o dos despachantes oficiais, a exigência de um diploma universitário deve ser abolida<sup>24</sup>.

A existência de vias alternativas de qualificações académicas para o acesso à profissão pode conduzir a maior diversidade e inovação na oferta de serviços, bem como a uma maior concorrência entre os profissionais, o que poderá levar a preços mais competitivos, em benefício dos consumidores.

**4. Exigência de realização de estágio profissional com características específicas: propõe-se que o legislador, em conjunto com as Ordens Profissionais relevantes, reanalise os critérios legais e regulatórios relativos aos estágios, necessários à inscrição numa associação profissional, com o objetivo de certificar que os candidatos adquiriram a formação profissional e ética exigida para o adequado ao acesso à e ao exercício de uma profissão liberal autorregulada.**

A existência de um estágio, ainda que possa considerado necessário para o acesso e exercício da profissão, constitui uma barreira à entrada. Nesse sentido, importa aferir da proporcionalidade das suas características, como sejam a sua duração, o seu objeto, o modelo de avaliação e custos associados, que podem ser desproporcionados para cumprir o seu objetivo.

A reavaliação das características do estágio, pelo legislador, deve garantir, entre outros: (i) que a duração dos estágios profissionais não seja superior a 18 meses, em respeito pela lei-quadro, a Lei n.º 2/2013<sup>25</sup>; (ii) que a formação teórica oferecida durante o estágio evite ser uma duplicação dos temas já abordados e avaliados durante a formação académica, e que possa ser oferecida, sempre que possível, na opção *e-learning*; (iii) que a avaliação final do estágio não se cinja a *peer review* e que seja realizada por um órgão independente da associação profissional, que pode incluir membros desta, mas deve também incluir outros profissionais de reconhecido mérito, tais como professores universitários, outros indivíduos e entidades (por exemplo, para as profissões jurídicas, de magistrados, entre outros); (iv) que o custo do estágio seja determinado com base em critérios<sup>26</sup> relacionados com a proporcionalidade da taxa face aos custos incorridos com a sua prestação assegurando-se a transparência da taxa em questão e do respetivo método de cálculo.

Em certos casos, como no acesso à profissão de nutricionista, Propõe-se ao legislador que elimine a duplicação de estágios com vertente prática impostos aos candidatos a nutricionistas, e que se considere a admissão de apenas um, seja o estágio académico, com duração de um semestre, ou o profissional, com duração de seis meses.<sup>27</sup>

<sup>23</sup> Cf. CCBE e EIPA (2014), "Pilot Project – European Judicial Training: Lot 2 – Study on the state of play of lawyers training in EU law, carried out by the Council of Bars and Law Societies of Europe (CCBE) and the European Institute of Public Administration (EIPA)", 2014, disponível em <https://e-justice.europa.eu/>

Note-se que os "barristers" em Inglaterra não têm que possuir um grau universitário em Direito. Existem duas opções para se tornar "barrister". Na primeira opção um candidato obtém um diploma de qualificação (QLD). Este é um diploma padrão em Direito concedido por uma universidade em Inglaterra, ou um grau concedido por uma universidade ou estabelecimento de nível equivalente fora da Inglaterra, aceite pelo "Bar Standards Board". A segunda opção está aberta a candidatos que obtiveram um grau universitário diferente de Direito. Estes candidatos podem realizar um curso de conversão de Direito com a duração de um ano e obter um Diploma de Graduação em Direito (GDL), anteriormente conhecido como "Common Professional Examination" (CPE).

Na Alemanha, não é necessário possuir um grau universitário em Direito para aceder à profissão de advogado. No entanto, os candidatos devem submeter-se a um primeiro exame de Estado (após a conclusão dos estudos universitários), seguido por um período de dois anos de indução comum a todas as profissões jurídicas, para se qualificar como advogados.

<sup>24</sup> Cf. Decreto-Lei n.º 173/98, cit. infra, artigo 60.º, n.º 2, alínea a); Aviso n.º 10774/2016, cit. infra, n.º 1; e Regulamento n.º 666/2016, cit. infra, artigo 6.º.

<sup>25</sup> Cf. Lei n.º 2/2013, cit. supra, artigo 8.º, n.º 2.

<sup>26</sup> Cf. Princípios constantes da Lei Geral Tributária (LGT), aprovada pelo Decreto-Lei n.º 398/98, cit. supra, artigo 4º, n.º 2 (Anexo), e da Constituição da República Portuguesa (CRP), aprovada pelo Decreto de 10.04.1976, artigo 266º, n.º 2.

<sup>27</sup> Cf. Lei n.º 51/2010, cit. supra, artigo 64.º, n.º 1 e n.º 2; e Regulamento n.º 484/2017, cit. supra, artigo 12.º, n.º 1.





Noutro exemplo, como no acesso à profissão de engenheiro, Propõe-se que o legislador altere a duração máxima do estágio para acesso à profissão de 24 para 18 meses<sup>28</sup>, aplicável os indivíduos que sejam titulares, pelo menos, do grau de licenciado em Engenharia. É de notar que a duração do estágio profissional nos casos em que os indivíduos em causa sejam titulares, pelo menos, do grau de licenciado em Engenharia definida na norma é superior à respetiva duração máxima prevista na lei-quadro, a Lei n.º 2/2013 (18 meses)<sup>29</sup>.

Estas medidas poderão levar a uma redução nos custos de oportunidade que o estágio implica, bem como a um aumento da independência e transparência do seu processo de avaliação sem pôr em causa a qualidade, o que poderá levar a um aumento da oferta e a uma redução dos preços, em benefício da eficiência e dos consumidores.

**5. Restrições à propriedade de sociedades de profissionais: propõe-se que o legislador elimine as normas que restringem, total ou parcialmente, a detenção da propriedade de sociedades de profissionais, permitindo que a totalidade ou da maioria desse capital social, bem como da maioria dos direitos de voto, possam ser detidos por indivíduos e entidades não profissionais e/ou não registados numa determinada Ordem Profissional.**

Profissionais de outras áreas de atividade, bem como indivíduos e entidades investidoras, devem poder ser sócios maioritários e deter a maioria do capital social de sociedades de profissionais, separando-se a propriedade da sociedade de profissionais do exercício da atividade.

Neste sentido, ambas as leis-quadro, a Lei n.º 2/2013<sup>30</sup> que estabelece o regime jurídico de criação, organização e funcionamento de associações públicas profissionais e a Lei n.º 53/2015<sup>31</sup> que estabelece o regime jurídico de constituição e funcionamento das sociedades de profissionais sujeitas a ordens profissionais, devem ser alteradas, bem como os Estatutos das Ordens Profissionais analisados.

Em certos casos, como nas profissões jurídicas (advogados, notários, solicitadores e agentes de execução), a restrição à propriedade de sociedades de profissionais é ainda mais expressiva, já que assenta em um único modelo de propriedade que reserva aos sócios profissionais a totalidade do capital social e do número de votos na sociedade.

Por exemplo, para as sociedades profissionais de notários<sup>32</sup>, deve ainda ser eliminada a restrição que impõe um número máximo de três sócios de uma sociedade de notários; este número deve ser aberto e não deve estar sujeito a nenhum limite máximo.

Importa tomar em consideração as especificidades do Direito Europeu no que às restrições à propriedade de sociedades profissionais de revisores oficiais de contas respeita. Apesar da maioria dos direitos de voto dever ser detida por revisores oficiais de contas, em cumprimento da Diretiva (CE) n.º 2006/43/CE (Diretiva de Auditoria)<sup>33</sup>, a maioria do capital social deve poder ser detida por profissionais de outras áreas de atividade, por indivíduos ou entidades investidoras.

**6. Restrições à gestão e administração de sociedades de profissionais: propõe-se que o legislador elimine as normas que restringem, total ou parcialmente, a gestão e administração de sociedades de profissionais por pessoas que não sejam profissionais inscritos numa determinada Ordem Profissional.**

Propõe-se a separação entre a propriedade e a gestão e administração de sociedades de profissionais. Propõe-se que a gestão e administração estejam abertas a indivíduos não-profissionais e com outras profissões.

<sup>28</sup> Cf. Regulamento n.º 1125/2016, cit. *supra*, artigo 14.º, n.º 1.

<sup>29</sup> Cf. em particular, artigo 8.º, n.º 2, alínea a) desse diploma.

<sup>30</sup> Cf. Lei n.º 2/2013, cit. *supra*, artigo 27.º, n.º 3, alínea a), e n.º 4.

<sup>31</sup> Cf. Lei n.º 53/2015, cit. *supra*, artigo 8.º, n.ºs 1, 2 e 4, e artigo 9.º, n.º 2.

<sup>32</sup> Cf. Lei n.º 155/2015, cit. *supra*, Anexo I, artigo 87.º, n.ºs 1 e 2 e artigo 90.º, e Anexo II, artigo 5.º, n.º 3.

<sup>33</sup> Cf. Diretiva (CE) n.º 2006/43/CE, cit. *supra*, artigo 3.º, n.º 4, alínea b).



Neste sentido, a lei-quadro, a Lei n.º 2/2013<sup>34</sup> que estabelece o regime jurídico de criação, organização e funcionamento de associações públicas profissionais e a Lei n.º 53/2015<sup>35</sup> que estabelece o regime jurídico da constituição e funcionamento das sociedades de profissionais que estejam sujeitas a associações públicas profissionais devem ser alteradas, bem como os Estatutos das Ordens Profissionais analisados.

Em certos casos, como nas profissões jurídicas (advogados, solicitadores e agentes de execução), a restrição à gestão e administração de sociedades de profissionais é ainda mais restrita, já que assenta em um único modelo que exige que todos os membros do órgão executivo sejam profissionais.

Importa tomar em consideração as especificidades do Direito Europeu no que às restrições à gestão e administração de sociedades profissionais de revisores oficiais de contas respeita. Em cumprimento da Diretiva (CE) n.º 2006/43/CE (Diretiva de Auditoria)<sup>36</sup>, a maioria, até ao máximo de 75 %, dos membros dos órgãos de administração e de direção da entidade deve ser constituída por sociedades de revisores oficiais de contas ou por pessoas singulares revisores oficiais de contas. Sempre que tal órgão não tenha mais de dois membros, um desses membros deve satisfazer as condições previstas na Diretiva.

Uma gestão profissionalizada e responsável perante os sócios poderá beneficiar a própria sociedade, dado o maior conhecimento que os gestores poderão ter do mercado, do tipo de serviços procurados por empresas e famílias, bem como das inovações que poderão ser introduzidas na prestação de serviços jurídicos, para benefício dos clientes.

#### **7. Restrições à multidisciplinaridade em sociedades de profissionais: propõe-se que o legislador elimine a proibição da prática multidisciplinar em sociedades de profissionais e que reavalie a proporcionalidade das incompatibilidades e impedimentos existentes que possam impedir a oferta de atividades multidisciplinares por parte de uma sociedade profissional.**

De acordo com as leis-quadro, a Lei n.º 2/2013<sup>37</sup> e a Lei n.º 53/2015<sup>38</sup>, podem ser constituídas sociedades de profissionais que tenham por objeto principal o exercício de profissões organizadas numa única associação pública profissional, em conjunto ou em separado com o exercício de outras profissões ou atividades, desde que seja observado o regime de incompatibilidades e impedimentos aplicável.

Todavia, as leis-quadro permitem que os Estatutos das Ordens Profissionais possam adotar restrições totais à multidisciplinariedade, com fundamento no exercício de poderes de autoridade pública que a profissão comporte ou em razões imperiosas de interesse público ligadas à missão de interesse público que a profissão, na sua globalidade, prossiga.

A proibição da prática multidisciplinar em sociedades de profissionais é particularmente restritiva no caso das quatro profissões jurídicas, onde o objeto social exclusivo apenas permite a prestação daqueles serviços jurídicos, num único modelo permitido para a prática da profissão de forma coletiva. Com efeito, a multidisciplinariedade no exercício da profissão de advogado é, atualmente, proibida, no ordenamento nacional<sup>39</sup>. No entanto, é importante mencionar dois documentos que podem indiciar uma abertura à mudança: o *anteprojeto* de um novo Estatuto da Ordem dos Advogados (não aprovado) e a *proposta* do denominado Estatuto Profissional do Advogado (não aprovado), ambos de 2013<sup>40</sup>.

Note-se que permitir a multidisciplinaridade significa permitir a associação de diferentes profissionais, pertencentes a diferentes associações profissionais (alguns podem até não pertencer a uma associação profissional pública), dentro de uma mesma sociedade profissional, praticando em conjunto as suas

<sup>34</sup> Cf. Lei n.º 2/2013, cit. *supra*, artigo 27.º, n.º 3, alínea b), e n.º 4.

<sup>35</sup> Cf. Lei n.º 53/2015, cit. *supra*, artigo 9.º, n.º 3.

<sup>36</sup> Cf. Diretiva (CE) n.º 2006/43/CE, cit. *supra*, artigo 3.º, n.º 4, alínea c).

<sup>37</sup> Cf. Lei n.º 2/2013, cit. *supra*, artigo 27.º, n.º 1 e n.º 4.

<sup>38</sup> Cf. Lei n.º 53/2015, cit. *supra*, artigo 7.º, n.º 2.

<sup>39</sup> Cf. Lei n.º 145/2015, Anexo, artigo 213.º, n.º 7; e Lei n.º 49/2004, artigo 6.º, n.º 1.

<sup>40</sup> Em concreto, os artigos 84.º e 85.º da *proposta* do Estatuto Profissional do Advogado já legislavam sobre multidisciplinaridade, ainda que impusessem certas condições, i.e., que a criação de sociedades de profissionais mistas não poderia pôr em causa a exclusividade dos atos de advogado e o regime de incompatibilidades e de impedimentos estabelecido na lei. Também, o *anteprojeto* de um Novo Estatuto a Ordem dos Advogados apresentava três formulações alternativas, ou hipóteses, para a nova redação a conferir ao Capítulo VI sobre “*Sociedades de advogados e outras formas de associação*”, com vista a assegurar a respetiva adaptação ao teor das referidas soluções, todas admitindo a multidisciplinaridade.



profissões. A multidisciplinaridade permite a exploração de economias de gama e economias de escala resultantes de uma maior especialização e qualidade de serviço fruto da interação entre uma gama mais ampla de profissionais. Também permite mitigar o problema da dupla marginalização, e uma melhor gestão de risco resultante da prática de diferentes atividades profissionais dentro de uma mesma sociedade profissional. Estes vários efeitos reduzem custos fixos, bem como custos médios e marginais na prestação de serviços pela sociedade profissional. Os clientes beneficiarão de preços mais competitivos e da conveniência de um "balcão único" na prestação de uma gama mais alargada e inovadora de serviços profissionais.

Propõe-se que o legislador elimine a proibição da prática multidisciplinar em sociedades de profissionais e permita a criação das "estruturas de negócios alternativas", permitindo que diferentes formas de modelos de negócio surjam no mercado, para atender a diferentes tipos de agentes de mercado, tornando o setor mais dinâmico, mais inovador e com maior gama de serviços. Tal alteração legislativa deverá tomar em consideração outras experiências internacionais relevantes, como seja, para a profissão de advogado, em Espanha<sup>41</sup> e em Inglaterra e no País de Gales<sup>42</sup>.

Propõe-se que o legislador reavalie a proporcionalidade das incompatibilidades e impedimentos existentes nos Estatutos das Ordens de Profissionais, que possa impedir a oferta de atividades multidisciplinares por parte de uma sociedade profissional, considerando o princípio de política pública subjacente. Caso alguma das incompatibilidades ou algum dos impedimentos seja considerado desproporcional, deverão ser abolidos.

### ***Propostas prioritárias de alteração do quadro legislativo e regulatório da legislação referente a profissões específicas***

**8. O exercício da profissão notarial está sujeito a um regime de licenciamento duplo, incluindo uma segmentação geográfica dos escritórios notariais e um regime de quotas da atividade notarial. Cada notário só pode deter uma licença para operar um cartório. Neste contexto, propõe-se que o legislador elimine as restrições ao livre estabelecimento. Alternativamente, propõe-se que o legislador efetue uma reavaliação da atual organização dos serviços notariais, em termos da adequação, necessidade e proporcionalidade, tendo em conta a procura por serviços notariais e a necessidade de proteção do interesse público na sua eventual manutenção, garantindo o acesso universal a esses serviços notariais.**

O modelo de segmentação geográfica e regime de quotas da atividade notarial vigente no quadro legislativo nacional introduz restrições de várias ordens na oferta de serviços notariais no mercado.

Com base na identificação de áreas de alta densidade e de procura intensiva (que se admite, ocorram em áreas urbanas, áreas turísticas, entre outras), propõe-se que sejam eliminadas as restrições de acesso à atividade (quotas e limites territoriais) e criadas áreas de livre estabelecimento, para permitir a concorrência entre os serviços notariais, aumentando a mobilidade profissional e a liberdade de escolha dos clientes.

O acesso poderia permanecer limitado em áreas de baixa densidade e fracamente povoadas (que se admite, ocorram em áreas rurais, entre outras), onde seja necessário acautelar o interesse público da procura por esses serviços notariais.

A implementação das alterações legislativas e regulatórias identificadas implica a alteração do Estatuto da Ordem dos Notários, da Lei n.º 23/2013, que estabelece o regime jurídico de processo de inventário, bem como do Estatuto do Notariado<sup>43</sup>.

<sup>41</sup> Por exemplo, em Espanha, é permitido que os advogados se associem em regime de colaboração multidisciplinar com outros profissionais que não sejam incompatíveis, encontrando-se previsto um Registo Especial, onde os agrupamentos de colaboração são registados (Cf. artigo 29.º do "Estatuto General de la Abogacía Española", aprovado pelo Decreto Real n.º 658/2001, de 22 de junho; e artigos 44.º e 45.º do novo projeto de "Estatuto General de la Abogacía Española", celebrado em 2013).

<sup>42</sup> Por exemplo, em Inglaterra e no País de Gales, desde 2007 que é permitida a multidisciplinariedade, que ocorreu com a publicação do *Legal Services Act* (LSA), em 2007, que pôs fim à autorregulação das profissões jurídicas. O LSA possibilitou a criação das denominadas "Alternative Business Structures" (ABS) em que as profissões jurídicas e não jurídicas podem operar em conjunto num âmbito multidisciplinar, para oferecerem pacotes de diferentes serviços profissionais aos seus clientes.

<sup>43</sup> Cf. Lei n.º 155/2015, cit. *supra*, Anexo I, artigo 3.º, artigo 47.º, artigo 48.º, artigo 49.º, artigo 50.º, artigo 51.º, artigo 52.º, artigo 53.º, artigo 54.º; Lei n.º 23/2013, cit. *supra*, artigo 3.º, n.ºs 1, 2 e 3, e artigo 3.º, n.º 5, alíneas a) e b); Decreto-Lei n.º 26/2004, cit. *supra*, artigo 6.º, n.ºs 1 e 2, artigo 7.º, artigo 34.º, n.ºs 1, 2 e 3, artigo 35.º, n.º 2, artigo 35.º, n.º 3, e artigo 40.º-A, n.º 4.



As propostas de alteração legislativas, de abolir as restrições ao livre estabelecimento de notários (abolir quotas e restrições territoriais), seguem a linha argumentativa e de recomendações da AdC, publicitadas já em 2007, na “Recomendação da AdC relativa ao setor do notariado – Proposta de medidas de reforma do quadro legal da atividade de notariado (2007)”.<sup>44</sup>

Tais alterações do quadro legislativo e regulatório contribuirão para uma maior concorrência na prestação de serviços notariais, sem pôr em causa o acesso universal aos mesmos, promovendo preços mais competitivos, maior diversidade e inovação, para benefício das empresas e famílias.

**9. Obrigação de prestação de informações estratégicas pelos revisores oficiais de contas à Ordem Profissional: propõe-se que o legislador elimine as normas que exigem a comunicação à Ordem dos Revisores Oficiais de Contas (ROC) de informação estratégica, constante de contratos celebrados por ROC, de prestação de serviços relativos ao exercício de funções de interesse público, e crie um órgão independente e imparcial com funções de monitorização do cumprimento das obrigações legais.**

Atualmente, os revisores oficiais de contas devem comunicar à Ordem Profissional, no prazo de 30 dias, o início e a cessação de todos os contratos de prestação de serviços relativos ao exercício de funções de interesse público. Devem também fornecer à Ordem informação da atividade profissional exercida anualmente, contendo a identificação dos clientes, a caracterização das funções, as certificações de contas emitidas, os honorários faturados e o período a que respeitam<sup>45</sup>.

Estas informações são, por natureza, informações operacionais e confidenciais para a associação profissional, onde poderão ser vistas por operadores concorrentes. Tal aumenta o risco de comportamento colusivo ou discriminação devido à partilha de informações sobre mercados e outras informações confidenciais.

Propõe-se que o legislador elimine tais disposições constantes do Estatuto da Ordem Profissional, de exigência de comunicação à Ordem Profissional, de informação estratégica.

Mais se recomenda que sejam inseridas normas legais nos Estatutos, no sentido de que a monitorização do cumprimento das obrigações legais por parte destes profissionais seja realizada por um órgão independente e imparcial, composto exclusivamente por não membros. Deve, ainda, ser restringido o tipo de informações reportadas ao órgão independente às estritamente necessárias para fins de monitorização do objetivo de política pública subjacente.

Tais alterações do quadro legislativo e regulatório contribuirão para uma redução do risco de colusão e promoção de preços mais competitivos.

### II.3.1. Pacote com disposições com encargos administrativos desproporcionais

O Relatório da AdC visa, também, promover e acompanhar a implementação de um conjunto de propostas para obviar a disposições de diplomas legislativos contendo encargos administrativos considerados desproporcionais, aqui consideradas por referência apenas à profissão de advogado (Cf. Anexo 1).

Neste contexto, o pacote de disposições com encargos administrativos desproporcionais, identificado no Relatório da AdC, visa contribuir para o programa SIMPLEX<sup>46</sup>.

<sup>44</sup> Cf. “Recomendação da AdC n.º 1/2007 relativa ao setor do notariado – Proposta de medidas de reforma do quadro legal da atividade de notariado”, disponível em [http://www.concorrencia.pt/vPT/Estudos\\_e\\_Publicacoes/Recomendacoes\\_e\\_Pareceres/Paginas/Recomendacao-01\\_2007.aspx](http://www.concorrencia.pt/vPT/Estudos_e_Publicacoes/Recomendacoes_e_Pareceres/Paginas/Recomendacao-01_2007.aspx)

<sup>45</sup> Cf. Lei n.º 140/2015, cit. *supra*, artigo 57.º.

<sup>46</sup> Mais informação disponível em <https://www.simplex.gov.pt/>



**Anexo 1: Disposições das profissões liberais autorreguladas com encargos administrativos desproporcionais**

N.º OCDE	N.º e título do ato legislativo	Artigo	Categoria temática	Descrição da restrição à concorrência	Propostas de alteração legislativa e/ou regulatória
41	Regulamento n.º 913-C/2015 "Regulamento de Inscrição de Advogados e Advogados Estagiários"	Art. 6º (2) (c) (f)	Inscrição e registo	O requerimento de inscrição como advogado estagiário é apresentado junto do Conselho Regional competente em razão do domicílio do patrono, com a junção de um conjunto de documentos, dando-se como exemplo, o da necessidade de junção de uma "certidão de narrativa do registo de nascimento" e de "bilhete de identidade".	Propõe-se que seja efetuado um esforço sistemático para reduzir a carga administrativa e burocrática associada a este tipo de atos administrativos. A título exemplificativo, propõe-se a eliminação da "certidão de narrativa do registo de nascimento" como documento obrigatório para a inscrição na Ordem dos Advogados como "Advogado Estagiário" quando existam outros documentos com igual valor probatório/identificativo. Propõe-se que seja maximizada a possibilidade de entrega de documentação por via eletrónica.
43	Regulamento n.º 913-C/2015 "Regulamento de Inscrição de Advogados e Advogados Estagiários"	Art. 9º (2) (c) (f); Art. 12º (3) (b) (e)	Inscrição e registo	Estas disposições legais estabelecem as diferentes regras relativamente ao processo para requerer a inscrição na Ordem dos Advogados, ao processo de tramitação subsequente à inscrição na Ordem dos Advogados, e à Inscrição na Ordem de Doutores em Ciências Jurídicas e de antigos magistrados como advogados. Enumeram as listas de documentos a apresentar à Ordem pelos candidatos a inscrição com a junção de um conjunto de documentos, dando-se como exemplo, o da necessidade de junção de uma "certidão de narrativa do registo de nascimento" e de "bilhete de identidade".	Propõe-se que seja efetuado um esforço sistemático para reduzir a carga administrativa e burocrática associada a este tipo de atos administrativos. A título exemplificativo, propõe-se a eliminação da "certidão de narrativa do registo de nascimento" como documento obrigatório para a inscrição na Ordem dos Advogados como "Advogado" quando existam outros documentos com igual valor probatório/identificativo. Propõe-se que seja maximizada a possibilidade de entrega de documentação por via eletrónica.
44	Regulamento n.º 913-C/2015 "Regulamento de Inscrição de Advogados e Advogados Estagiários"	Art. 18º (2) (e) (i)	Inscrição e registo	Estas disposições legais estabelecem as condições necessárias para um advogado de nacionalidade brasileira se poder inscrever na Ordem dos Advogados de Portugal, nomeadamente como é efetuado o requerimento de inscrição e a documentação necessária. Enumeram as listas de documentos a apresentar à Ordem pelos candidatos a inscrição com a junção de um conjunto de documentos, dando-se como exemplo, o da necessidade de junção de uma "certidão de narrativa do registo de nascimento" e de "passaporte".	Propõe-se que seja efetuado um esforço sistemático para reduzir a carga administrativa e burocrática associada a este tipo de atos administrativos numa base recíproca. A título exemplificativo, propõe-se a eliminação da "certidão de narrativa do registo de nascimento" como documento obrigatório para a inscrição na Ordem dos Advogados como "Advogado" quando existam outros documentos com igual valor probatório/identificativo. Propõe-se que seja maximizada a possibilidade de entrega de documentação por via eletrónica.
45	Regulamento n.º 913-C/2015 "Regulamento de Inscrição de Advogados e Advogados Estagiários"	Art. 21º	Inscrição e registo	Esta disposição legal define o processo a seguir por um advogado de nacionalidade estrangeira não abrangido por regimes de reciprocidade com Portugal, para requerer a sua inscrição na Ordem dos Advogados, incluindo a documentação necessária. Entre esta documentação conta-se a "certidão de narrativa do registo de nascimento" ou documento equivalente do Estado de origem, e cópia do título de autorização de residência emitido pela autoridade competente do Estado português, devendo ser exibido o respetivo original.	Propõe-se a eliminação da "certidão de narrativa do registo de nascimento" como documento obrigatório para a inscrição na Ordem dos Advogados de Portugal quando existam outros documentos com igual valor probatório/identificativo. Propõe-se que seja reanalisada a necessidade de ser incluída uma cópia do título de autorização de residência emitido pela autoridade competente do Estado português, já que o controlo de autorização de residência em Portugal é efetuado noutra sede. Propõe-se que seja efetuada uma revisão da existente lista de documentos a serem entregues para se poder efetuar esta inscrição. Propõe-se que seja efetuado um esforço claro e sistemático para reduzir a carga administrativa e burocrática associada a este tipo de atos administrativos, incluindo a dispensa da entrega de documentos inúteis. Propõe-se que seja maximizada a possibilidade de entrega de documentação por via eletrónica.
46	Regulamento n.º 913-C/2015 "Regulamento de Inscrição de Advogados e Advogados Estagiários"	Art. 22º	Inscrição e registo	Esta disposição legal define o processo de tramitação preparatória e inscrição de cidadãos estrangeiros como advogados, precedida de estágio, a seguir nos casos não abrangidos por regimes de reciprocidade com Portugal, incluindo a documentação necessária. Entre esta documentação conta-se a "certidão de narrativa do registo de nascimento" ou documento equivalente do Estado de origem, e cópia do título de autorização de residência emitido pela autoridade competente do Estado português, devendo ser exibido o respetivo original.	Propõe-se a eliminação da "certidão de narrativa do registo de nascimento" como documento obrigatório para a inscrição na Ordem dos Advogados de Portugal, quando existam outros documentos com igual valor probatório/identificativo. Propõe-se que se reanalise a necessidade de incluir uma cópia do título de autorização de residência emitido pela autoridade competente do Estado português, já que o controlo de autorização de residência em Portugal é efetuado noutra sede. Propõe-se a revisão da existente lista de documentos a serem entregues para se poder efetuar esta inscrição. Propõe-se que seja efetuado um esforço claro e sistemático para reduzir a carga administrativa e burocrática associada a este tipo de atos administrativos. Propõe-se que seja maximizada a possibilidade de entrega de documentação por via eletrónica.
49	Regulamento n.º 913-C/2015 "Regulamento de Inscrição de Advogados e Advogados Estagiários"	Art. 31º; Art. 32º	Inscrição e registo	Estas disposições legais estabelecem as condições que devem ser observadas no processo de requerimento de inscrição de um advogado da UE na Ordem dos Advogados de Portugal, incluindo a documentação necessária. Entre esta documentação conta-se a "certidão de narrativa do registo de nascimento" ou documento equivalente do Estado de origem. E estabelecem também o processo de tramitação preparatória e inscrição de advogado da UE.	Propõe-se a eliminação da "certidão de narrativa do registo de nascimento" como documento obrigatório para a inscrição na Ordem dos Advogados, quando existam outros documentos com igual valor probatório/identificativo. Propõe-se a revisão da existente lista de documentos a serem entregues para se poder efetuar esta inscrição. Deve ser feito um esforço claro e sistemático para reduzir a carga administrativa e burocrática associada a este tipo de atos administrativos. Propõe-se que seja maximizada a possibilidade de entrega de documentação por via eletrónica.



#### **II.4. Propostas de alteração do quadro legislativo e regulatório de profissões liberais autorreguladas: legislação horizontal**

Nesta secção aborda-se a legislação de enquadramento para a criação, organização e funcionamento das associações públicas profissionais em Portugal (enquadrado pela Lei n.º 2/2013), e o regime jurídico da constituição e funcionamento das sociedades de profissionais que estejam sujeitas a associações públicas profissionais (enquadrado pela Lei n.º 53/2015).

O modelo de criação, organização e funcionamento das associações públicas profissionais em Portugal, enquadrado pela Lei n.º 2/2013, cria um regime de autorregulação de Ordens Profissionais<sup>47</sup>. As associações públicas profissionais detêm poderes regulatórios e de representação em relação aos seus membros e candidatos a membros. Os poderes de regulamentação que uma associação pública profissional tem sobre o acesso e o exercício de uma profissão liberal são-lhe outorgados pela Assembleia da República, que aprova os seus Estatutos<sup>48</sup>, com vista à prossecução do interesse público. Tais poderes residem, entre outros, na elaboração e implementação de regras técnicas; na definição de princípios éticos e deontológicos; na determinação de critérios de estágio; na definição de habilitações académicas mínimas; no direito exclusivo na atribuição do título profissional; na fixação de restrições à propriedade, à gestão e administração e à multidisciplinaridade em sociedades de profissionais; e no exercício de poderes disciplinares podendo culminar com a expulsão da Ordem Profissional. Porém, este quadro legal pode conduzir à aplicação de disposições legais e à adoção de regulamentos desproporcionais, que favorecem os interesses privados ou corporativos em detrimento do interesse público e, como tal, passíveis de constituir barreiras à concorrência.

O regime jurídico da constituição e funcionamento das sociedades de profissionais que estejam sujeitas a associações públicas profissionais em Portugal, enquadrado pela Lei n.º 53/2015, aplica-se às sociedades de profissionais e entidades equiparadas estabelecidas em território nacional, que tenham por objeto principal o exercício em comum de atividades profissionais organizadas numa única associação pública profissional, isto é, numa Ordem Profissional. Porém, este quadro legal, adotado pela Assembleia da República, pode conduzir à aplicação de disposições legais e à adoção de regulamentos desproporcionais pelas associações públicas profissionais, em resultado da fixação de restrições à propriedade, à gestão e administração e à multidisciplinaridade em sociedades de profissionais que esteja sujeitas a Ordens Profissionais. Também a Lei n.º 2/2013 fixa restrições à propriedade, à gestão e administração e à multidisciplinaridade em sociedades de profissionais. Estas restrições são, como tal, passíveis de constituir barreiras à concorrência<sup>49</sup>. De notar que este regime jurídico não se aplica às pessoas coletivas que, não sendo sociedades de profissionais ou entidades equiparadas, prestem serviços profissionais através de profissionais seus sócios, administradores, gerentes ou seus colaboradores.

O quadro legal instituído pelas Lei n.º 2/2013 e Lei n.º 53/2015 aplica-se às sociedades de revisores oficiais de contas e demais sociedades de profissionais regidas pelo direito da União Europeia, na medida em que não contrarie a legislação que lhes é especialmente aplicável. Referimo-nos, em particular, à Diretiva (CE) n.º 2006/43/CE relativa à revisão legal das contas anuais e consolidadas (Diretiva de Auditoria)<sup>50</sup>, que contém um regime específico, entre outros, no que respeita à propriedade e à gestão e administração de sociedades destes profissionais, devidamente acautelado no Plano de Ação da AdC.

<sup>47</sup> Cf. Lei n.º 2/2013, cit. *supra*, artigo 2.º, artigo 5.º, n.º 1, alíneas a), d), e), h), m); artigo 7.º, n.º 3, alínea c), artigo 8.º, n.º 1.

<sup>48</sup> Lei n.º 145/2015, de 9 de setembro, artigo 3.º (Anexo); Lei n.º 154/2015, de 14 de setembro, artigo 3.º (Anexo); Lei n.º 155/2015, de 15 de setembro, artigo 3.º (Anexo); Decreto-Lei n.º 176/98, de 3 de julho (modificado pela Lei n.º 113/2015, de 28 de agosto), artigo 3.º (Anexo); Decreto-Lei n.º 119/92, de 30 de junho (modificado pela Lei n.º 123/2015, de 2 de setembro), artigo 3.º (Anexo) e artigo 4.º (Anexo); Decreto-Lei n.º 349/99, de 2 de setembro (modificado pela Lei n.º 157/2015, de 17 de setembro), artigo 2.º (Anexo) e artigo 3.º (Anexo); Lei n.º 140/2015, de 7 de setembro, artigo 6.º (Anexo); Decreto-Lei n.º 452/99, de 5 de novembro (modificado pela Lei n.º 139/2015, de 7 de setembro), artigo 3.º (Anexo); Decreto-Lei n.º 173/98, de 26 de junho (modificado pela Lei n.º 112/2015, de 27 de agosto), artigo 3.º (Anexo I); Decreto-Lei n.º 174/98, de 27 de junho (modificado pela Lei n.º 101/2015, de 20 de agosto), artigo 3.º (Anexo I) e artigo 4.º (Anexo I); Decreto-Lei n.º 288/2001, de 10 de novembro (modificado pela Lei n.º 131/2015, de 4 de setembro), artigo 3.º (Anexo I); Lei n.º 126/2015, de 3 de setembro, artigo 3.º (Anexo I) e artigo 4.º (Anexo I).

<sup>49</sup> Cf. Lei n.º 2/2013, cit. *supra*, artigo 27.º, n.º 1, n.º 3, alíneas a) e b), e n.º 4; e Lei n.º 53/2015, cit. *supra*, artigo 7.º, n.º 2; artigo 8.º, n.ºs 1, 2 e 4; e artigo 9.º, n.ºs 2 e 3.

<sup>50</sup> Cf. Diretiva (CE) n.º 2006/43/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de maio de 2006, relativa à revisão legal das contas anuais e consolidadas.



#### **Diplomas legais objeto de propostas de alteração legislativa específicas (Cf. Anexo 2)**

- Lei n.º 2/2013, de 10 de janeiro, que estabelece o regime jurídico de criação, organização e funcionamento das associações públicas profissionais;
- Lei n.º 53/2015, de 11 de junho, que estabelece o regime jurídico da constituição e funcionamento das sociedades de profissionais que estejam sujeitas a associações públicas profissionais.

#### ***Propostas-chave de alteração legislativa***

As propostas-chave de alteração legislativa de âmbito horizontal encontram-se identificadas no Anexo 2, e correspondem às seguintes matérias: funções de autorregulação das Ordens de Profissionais; estágio profissional obrigatório e com características específicas; restrições à propriedade de sociedades de profissionais; restrições à gestão e administração de sociedades de profissionais; e restrições à multidisciplinaridade em sociedades de profissionais.

De realçar que as propostas-chave de alteração legislativas se encontram também já identificadas como propostas-chave prioritárias, no capítulo anterior (Cf. II.3), pelo que se considera desnecessário serem aqui novamente repetidas.



**Anexo 2: Propostas de alteração do quadro legislativo e regulatório de profissões liberais autorreguladas: legislação horizontal**

N.º OCDE	N.º e título do ato legislativo	Artigo	Categoria temática	Descrição da restrição à concorrência	Propostas de alteração legislativa e/ou regulatória
01	Lei n.º 2/2013 "Criação, organização e funcionamento das Associações Públicas Profissionais"	Art. 2º; Art. 5º (1) (c)(d)(e) (h) (m); Art. 7º (3) (c); Art. 8º (1)	Regime autorregulatório	Estas disposições descrevem as atribuições e competências atribuídas às associações públicas profissionais, incluindo em sede de acesso e exercício de profissões autorreguladas, nomeadamente: elaboração e implementação de regras técnicas; definição de princípios éticos; estabelecimento de critérios relativos a estágios; definição de habilitações académicas requeridas; reconhecimento das qualificações profissionais obtidas fora do território nacional; poder exclusivo de atribuição de títulos profissionais; determinação de atividades reservadas; e exercício de poderes disciplinares sobre os membros.	Propõe-se que o legislador altere o quadro legislativo e regulatório separando a função regulatória da função representativa das associações públicas profissionais, nomeadamente das Ordens Profissionais. Tal separação envolverá a criação de um órgão independente, que poderá ser externo à Ordem Profissional, e por setor de atividade, ou a criação de um órgão independente mas dentro da atual Ordem Profissional, efetivamente separando-o dos restantes órgãos da Ordem Profissional. O órgão independente assumiria a função regulatória da profissão sobre as principais matérias, como as que dizem respeito ao acesso à profissão. A direção deste órgão regulador seria composta por representantes da própria profissão e de outras pessoas, incluindo indivíduos de destacado mérito oriundos de outros órgãos reguladores ou de outras organizações, bem como representantes de organizações de consumidores e representantes académicos.
02	Lei n.º 2/2013 "Criação, organização e funcionamento das Associações Públicas Profissionais"	Art. 3º (2) (b)	Regime autorregulatório/ Criação de novas associações públicas profissionais	A constituição de uma nova associação pública profissional é precedida dos seguintes procedimentos: (a) Apresentação de estudo, elaborado por entidade de independência e mérito reconhecidos, sobre as exigências referidas no artigo anterior (sobre a natureza destas associações) e o cumprimento dos requisitos previstos no número anterior, bem como sobre o seu impacto na regulação da profissão em causa; (b) Audição das associações representativas da profissão; (c) Submissão a consulta pública, por um período não inferior a 60 dias, de projetos de diploma de criação e de estatutos da associação pública profissional, acompanhado do estudo referido na alínea a). Encontramos uma barreira à concorrência em relação ao mecanismo de audição [requisito na alínea (b)], dada a qualidade limitada das partes interessadas.	Propõe-se a reformulação da disposição relativamente ao mecanismo de audição (requisito na alínea (b)), de modo a que, antes de emitir a sua decisão, o Parlamento solicite a outras partes interessadas, como sejam (i) Reguladores de serviços prestados pelas profissões em análise, (ii) a Autoridade da Concorrência e (iii) a representantes dos consumidores, o seu parecer sobre a criação de uma nova associação pública profissional. A audição/pedido de parecer deve permitir um prazo razoável de modo a que todas as entidades interessadas relevantes apresentem no seu parecer os seus comentários e análises de impacto.
AdC_01	Lei n.º 2/2013 "Criação, organização e funcionamento das Associações Públicas Profissionais"	Art. 8º (3)	Estágios Profissionais	A organização das fases eventuais de formação e de avaliação dos estágios profissionais é da exclusiva responsabilidade das associações públicas profissionais respetivas, salvo se a lei definir o envolvimento de entidades públicas nos procedimentos de implementação ou de execução do estágio profissional ou regimes de financiamento das entidades formadoras públicas e, sendo caso disso, o envolvimento de entidades empregadoras públicas na realização dos estágios	Propõe-se que a avaliação final do estágio profissional seja realizada por uma entidade independente da associação pública profissional (ou Ordem Profissional), ainda que possa incluir membros da Ordem, mas que deve incluir também outros profissionais de reconhecido mérito, como académicos, e outras entidades relevantes, não sendo a avaliação feita exclusivamente por <i>peer review</i> .
04	Lei n.º 2/2013 "Criação, organização e funcionamento das Associações Públicas Profissionais"	Art. 27º (1) (4)	Multidisciplinaridade e em sociedades de profissionais	Esta disposição legal permite a existência de sociedades de profissionais multidisciplinares, desde que o objeto social principal da sociedade seja o exercício de uma atividade que se enquadre na mesma associação profissional. Uma sociedade de profissionais pode prosseguir um objeto social secundário, no que diz respeito às atividades desempenhadas por outros profissionais na mesma sociedade, em que estes até podem ser membros de outras associações públicas profissionais, desde que as incompatibilidades e impedimentos aplicáveis sejam respeitados.	Propõe-se que o legislador reavalie a proporcionalidade das incompatibilidades e impedimentos ao exercício de uma profissão, que possa impedir a oferta de atividades multidisciplinares por parte de uma sociedade de profissionais, considerando o princípio da política pública subjacente. Caso alguma das incompatibilidades e ou algum dos impedimentos sejam considerados desproporcionais que os mesmos sejam abolidos.
05	Lei n.º 2/2013 "Criação, organização e funcionamento das Associações Públicas Profissionais"	Art. 27º (3) (a) (4)	Propriedade/ Sociedade em sociedades de profissionais	Podem ser sócios, gerentes ou administradores das sociedades de profissionais pessoas que não possuam as qualificações profissionais exigidas para o exercício das profissões organizadas na associação pública profissional respetiva, salvo se, atentos os estatutos da sociedade, tal colocar em causa a reserva de atividade estabelecida nos termos do artigo 30.º, devendo, no entanto, ser sempre assegurado o cumprimento do disposto no n.º 1 deste Art. 27, e pelo menos: (a) A maioria do capital social com direito de voto pertencer aos profissionais em causa estabelecidos em território nacional, a sociedades desses profissionais constituída ao abrigo do direito nacional ou a outras formas de organização associativa de profissionais equiparados constituídas noutro Estado membro da UE ou EEE, cujo capital e direitos de voto caiba maioritariamente aos profissionais em causa. Podem ser estabelecidas restrições por via dos estatutos das associações públicas profissionais, apenas com fundamento no exercício de poderes de autoridade pública que a profissão comporte ou em razões imperiosas de	Propõe-se que a propriedade e sociedade em sociedades de profissionais sejam abertas a profissionais de outras áreas de atividade e a outros investidores, ou seja, sejam abertas a indivíduos externos à profissão. Propõe-se que esses profissionais de outras áreas de atividade e outros investidores sejam autorizados a deter a maioria do capital social de uma sociedade de profissionais e a maioria dos direitos de voto. Exceionalmente, no caso de empresas de revisores oficiais de contas, em consonância com o Art. 4º (b) da Diretiva relativa aos serviços de auditoria (Diretiva (CE) n.º 2006/43/CE), exige-se que a maioria dos direitos de voto seja detida por revisores oficiais de contas. Apesar da maioria dos direitos de voto dever ser detida por revisores oficiais de contas (ver a Diretiva (CE) n.º 2006/43/CE), propõe-se que a maioria do capital possa ser detida por profissionais de outras áreas de atividade e por outros investidores.





N.º OCDE	N.º e título do ato legislativo	Artigo	Categoria temática	Descrição da restrição à concorrência	Propostas de alteração legislativa e/ou regulatória
				interesse público ligadas à missão de interesse público que a profissão, na sua globalidade, prossiga.	
06	Lei n.º 2/2013 "Criação, organização e funcionamento das Associações Públicas Profissionais"	Art. 27º (3) (b) (4)	Gestão e administração de sociedades de profissionais	As sociedades de profissionais devem garantir que pelo menos um dos gerentes ou administradores seja membro ou esteja registado na associação pública profissional (ou Ordem Profissional) que define o objeto social principal da sociedade. Caso o registo na associação pública profissional (ou Ordem Profissional) seja facultativo, esse gerente ou administrador deverá cumprir os requisitos de acesso à profissão no território nacional.	Propõe-se que o legislador revogue as disposições que limitam a escolha dos membros do órgão executivo das sociedades de profissionais, em particular, impondo que os mesmos ou algum dos mesmos seja (m) membro (s) da respetiva associação pública profissional (ou Ordem profissional).
10	Lei n.º 53/2015 "Regime jurídico da constituição e funcionamento das sociedades de profissionais que estejam sujeitas a associações públicas profissionais"	Art. 7º (2)	Multidisciplinaridade e em sociedades de profissionais	Esta disposição legal permite a existência de sociedades de profissionais multidisciplinares, desde que o objeto social principal da sociedade seja o exercício em comum de atividades profissionais organizadas numa única associação pública profissional. Uma sociedade de profissionais pode ainda desenvolver qualquer atividade, a título secundário (i.e., como objeto social secundário da sociedade), incluindo atividades profissionais organizadas em associação pública profissional, desde que as incompatibilidades e impedimentos aplicáveis sejam respeitados.	Propõe-se que o legislador reavalie a proporcionalidade das incompatibilidades e impedimentos ao exercício de uma profissão autorregulada que possa impedir a oferta de atividades multidisciplinares por parte de uma sociedade de profissionais, considerando o princípio de política pública subjacente. Caso alguma das incompatibilidades ou algum dos impedimentos sejam considerados desproporcionais sejam os mesmos abolidos.
11	Lei n.º 53/2015 "Regime jurídico da constituição e funcionamento das sociedades de profissionais que estejam sujeitas a associações públicas profissionais"	Art. 8º (1) (2)	Propriedade/ Sociedade em sociedades de profissionais	As sociedades de profissionais, com exceção das que se constituam enquanto sociedades unipessoais por quotas, dispõem obrigatoriamente de pelo menos dois sócios profissionais (pessoas singulares, sociedades de profissionais cujo objeto principal consista no exercício em comum de atividades profissionais organizadas na associação pública profissional a que se encontra sujeita a sociedade participada ou outras formas de organizações associativas de profissionais estabelecidos em outros Estados-Membros da UE ou EEE, cujos direitos de capital e de voto sejam detidos maioritariamente pelos profissionais envolvidos), podendo igualmente dispor, caso o contrato de sociedade não o proíba, de sócios não profissionais.	Propõe-se que a propriedade e sociedade em sociedades de profissionais sejam abertas a profissionais de outras áreas de atividade e a outros investidores, ou seja, sejam abertas a indivíduos externos à profissão. Propõe-se que esses profissionais de outras áreas de atividade e outros investidores sejam autorizados a deter a maioria do capital social de uma sociedade de profissionais e a maioria dos direitos de voto. Excepcionalmente, no caso de empresas de revisores oficiais de contas, em consonância com o Art. 4º(b) da Diretiva relativa aos serviços de auditoria (Diretiva (CE) n.º 2006/43/CE), exige-se que a maioria dos direitos de voto seja detida pelos revisores oficiais de contas. Apesar da maioria dos direitos de voto dever ser detida por revisores oficiais de contas (ver a Diretiva (CE) n.º 2006/43/CE), propõe-se que a maioria do capital possa ser detida por profissionais de outras áreas de atividade e por outros investidores.
12	Lei n.º 53/2015 "Regime jurídico da constituição e funcionamento das sociedades de profissionais que estejam sujeitas a associações públicas profissionais"	Art. 8º (4)	Propriedade/ Sociedade em sociedades de profissionais	Uma pessoa singular, as sociedades de profissionais ou entidades equiparadas só podem ser sócios profissionais de uma única sociedade de profissionais cujo objeto principal seja o exercício de determinada atividade profissional, e apenas quando não participem noutra organização associativa de profissionais, constituída noutro Estado membro para o exercício da atividade profissional em causa, enquanto profissionais equiparados aos que caracterizam a sociedade em que participam.	Propõe-se a eliminação da limitação imposta a pessoas jurídicas (pessoas físicas ou jurídicas), nacionais ou de países da UE / EEE, de poderem apenas ser sócios profissionais em uma única sociedade profissional, com o mesmo objeto social principal, podendo ser estabelecidas "chinese walls" entre a função profissional e as decisões de investimento, de acordo com o necessário.
13	Lei n.º 53/2015 "Regime jurídico da constituição e funcionamento das sociedades de profissionais que estejam sujeitas a associações públicas profissionais"	Art. 9º (2)	Propriedade/ Sociedade em sociedades de profissionais	A maioria do capital social com direito de voto de uma sociedade de profissionais ou a maioria dos direitos de voto, conforme aplicável, pertencem obrigatoriamente aos seus sócios profissionais.	Propõe-se que a propriedade e sociedade em sociedades de profissionais sejam abertas a profissionais de outras áreas de atividade e a outros investidores, ou seja, devem estar abertas a indivíduos externos à profissão. Propõe-se que esses profissionais de outras áreas de atividade e outros investidores sejam autorizados a deter a maioria do capital social de uma sociedade de profissionais e a maioria dos direitos de voto. Excepcionalmente, no caso de empresas de auditoria, em consonância com o Art. 4º (b) da Diretiva relativa aos serviços de auditoria (Diretiva (CE) n.º 2006/43/CE), exige-se que a maioria dos direitos de voto seja detida pelos auditores. Apesar da maioria dos direitos de voto dever ser detida por auditores (ver a Diretiva (CE) n.º 2006/43/CE), propõe-se que a maioria do capital possa ser detida por profissionais de outras áreas de atividade e por outros investidores.
14	Lei n.º 53/2015 "Regime jurídico da constituição e funcionamento das sociedades de profissionais que estejam sujeitas a associações públicas profissionais"	Art. 9º (3)	Gestão e administração de sociedades de profissionais	As sociedades de profissionais devem garantir que pelo menos um dos gerentes ou administradores seja membro ou esteja registado na associação pública profissional (ou Ordem Profissional) que define o objeto social principal da sociedade. Caso o registo na associação pública profissional (ou Ordem Profissional) seja facultativo, esse gerente ou administrador deverá cumprir os requisitos de acesso à profissão no território nacional.	Propõe-se que o legislador revogue as disposições que limitam a escolha dos membros do órgão executivo das sociedades de profissionais, em particular, impondo que os mesmos ou algum dos mesmos seja(m) membro(s) da respetiva associação pública profissional (ou Ordem profissional).



## II.5. Propostas de alteração do quadro legislativo e regulatório de profissões liberais autorreguladas: profissões legais

As quatro profissões legais autorreguladas de advogado, notário, solicitador e agente de execução, constituem pilares fundamentais de suporte da infraestrutura legal em Portugal. Estes serviços são prestados às empresas, famílias e a diversas outras entidades, que deles dependem para prosseguirem a sua atividade e os seus objetivos em sociedade. Estas quatro profissões legais são representadas por três associações profissionais: a Ordem dos Advogados, a Ordem dos Notários e a Ordem dos Solicitadores e dos Agentes de Execução.

As profissões em causa são reguladas por um quadro legislativo comum a todas as profissões autorreguladas. Nesse contexto, são de destacar: a Lei nº 2/2013, que estabelece o regime jurídico aplicável à criação, à organização e ao funcionamento de associações públicas profissionais<sup>51</sup> e a Lei nº 53/2015, que estabelece o regime jurídico aplicável à constituição e ao funcionamento das sociedades de profissionais sujeitas a Ordens de Profissionais. Mas são também reguladas por um quadro legislativo e regulatório específico a cada uma destas quatro profissões e que vão para além do estabelecido na Lei n.º 2/2013 e Lei n.º 53/2015, abrangendo não só os Estatutos das três Ordens Profissionais, também aprovados pelo legislador, mas, ainda, de regulamentos aprovados ao abrigo dos poderes de autorregulação conferidos pelo legislador. São profissões consideradas essenciais pelo Estado para o bom funcionamento da Justiça em Portugal, nomeadamente na defesa dos direitos e garantias de todos os cidadãos e entidades coletivas, e do próprio Estado, prosseguindo o interesse público consagrado constitucionalmente.

As atividades jurídicas e dos cartórios notariais em Portugal geraram um valor acrescentado bruto (VAB) de EUR 776,39 milhões em 2015 e de EUR 822,74 milhões em 2016<sup>52</sup>, correspondentes a cerca de 0,43% do PIB em 2015 e 0,44% do PIB em 2016. Empregaram 33 028 indivíduos em 2015 e 33 579 indivíduos em 2016<sup>53</sup>. Em 2015, o valor dos serviços jurídicos prestados às empresas (e às famílias) foi cerca de EUR 1 244 milhões (valor a preços correntes), ou 9,4% do valor de todos os serviços prestados às empresas. Em 2016 esse valor foi cerca de EUR 1 283 milhões (valor a preços correntes), ou 9,3% do valor de todos os serviços prestados às empresas (e às famílias)<sup>54</sup>.

<sup>51</sup> Doravante designadas “Ordens de Profissionais”.

<sup>52</sup> Fonte: INE (“valor acrescentado bruto (€) das empresas por atividade económica (subclasse - CAE Rev. 3) e escalão de pessoal ao serviço”, acedido em 25.06.2018). As “atividades jurídicas e dos cartórios notariais” (subclasse CAE 6910), que não incluem as atividades dos tribunais, estão subdivididas em “atividades jurídicas” (CAE 69101) e em “atividades dos cartórios notariais” (CAE 69102). As “atividades jurídicas” compreendem: *as atividades de consultoria e o exercício do mandato geral, em representação de pessoas singulares ou coletivas, em geral por advogados, perante os tribunais ou outras entidades judiciais, no âmbito do direito civil, criminal, laboral ou outro, assim como as atividades de assessoria em geral e preparação de documentos jurídicos diversos (estatutos, pactos-sociais ou outros documentos semelhantes relacionados com a constituição de empresas, elaboração de documentos notariais, patentes e direitos de autor, testamentos, transferências de bens, serviços jurídicos relacionados com a cessão de ativos por leilão, etc.). Incluem as atividades respeitantes ao exercício de funções de advogado, oficial de justiça, solicitador de execução, peritos e procuradores, exercendo a atividade por conta própria ou em sociedade.* As “atividades dos cartórios notariais” compreendem *as atividades dos notários públicos ou privados.*

<sup>53</sup> Fonte: INE (“pessoal ao serviço (nº) das empresas por atividade económica (subclasse - CAE Rev. 3) e escalão de pessoal ao serviço”, acedido em 04.06.2018). Entende-se por “pessoal ao serviço” o conjunto das pessoas que, no período de referência, participaram na atividade da empresa/instituição, qualquer que tenha sido a duração dessa participação, nas seguintes condições: a) pessoal ligado à empresa/instituição por um contrato de trabalho, recebendo em contrapartida uma remuneração; b) pessoal ligado à empresa/instituição, que por não estar vinculado por um contrato de trabalho, não recebe uma remuneração regular pelo tempo trabalhado ou trabalho fornecido (p. ex.: proprietários-gerentes, familiares não remunerados, membros ativos de cooperativas); c) pessoal com vínculo a outras empresas/instituições que trabalharam na empresa/instituição sendo por esta diretamente remunerados; d) pessoas nas condições das alíneas anteriores, temporariamente ausentes por um período igual ou inferior a um mês por férias, conflito de trabalho, formação profissional, assim como por doença e acidente de trabalho. Não são consideradas como pessoal ao serviço as pessoas que (i) se encontram nas condições descritas nas alíneas a), b), e c) e estejam temporariamente ausentes por um período superior a um mês; (ii) os trabalhadores com vínculo à empresa/instituição deslocados para outras empresas/instituições, sendo nessas diretamente remunerados; (iii) os trabalhadores a trabalhar na empresa/instituição e cuja remuneração é suportada por outras empresas/instituições (p. ex.: trabalhadores temporários); (iv) os trabalhadores independentes (p. ex.: prestadores de serviços, também designados por “recibos verdes”).

<sup>54</sup> Fonte: Instituto Nacional de Estatística (INE), estatísticas sobre “Serviços Prestados às Empresas” (SPE). A classe “Serviços prestados às empresas” inclui serviços prestados às famílias. A subclasse de serviços jurídicos prestados às empresas e famílias incluem os serviços prestados no âmbito das diversas áreas de direito (e.g. direito civil, laboral), bem como os serviços prestados em cartórios notariais. Não inclui as atividades dos tribunais.



Em 2017, operavam em Portugal 1 765 sociedades profissionais de advocacia, e 14 sucursais de sociedades espanholas ou inglesas<sup>55</sup>. O número de advogados ativos (i.e., com inscrição ativa na Ordem) era de 29 699 em 2015, e 30 475 em 2016<sup>56</sup>. Por cada 100 000 habitantes, o número de advogados ativos em Portugal aumentou de cerca de 175 em 2000 para cerca de 295 em 2016<sup>57</sup>, encontrando-se Portugal entre os países da UE com maior densidade de advogados. Em novembro de 2017 existiam 375 notários ativos em Portugal (i.e., notários com inscrição ativa na Ordem), dos quais 44 não tinham ainda licença para cartório notarial. Por referência à mesma data, existiam 404 cartórios notariais em atividade, vários dos quais eram operados ou por um notário já detentor de uma licença de cartório ou por notários ativos mas ainda sem a sua própria licença. Em ambos os casos essa operação/gestão estava a ser feita em regime temporário<sup>58</sup>. Em 2016, havia 3 559 solicitadores e 1 254 agentes de execução inscritos na Ordem dos Solicitadores e dos Agentes de Execução (OSAE); e em 2017 contabilizaram-se como inscritas na OSAE, 43 sociedades profissionais de solicitadores, 48 de agentes de execução, e 26 sociedades profissionais mistas, i.e., compostas por solicitadores e agentes de execução<sup>59</sup>.

O Projeto “OECD Competition Assessment Reviews: Portugal”<sup>60</sup> analisou 395 diplomas Portugueses aplicáveis às profissões de advogado, notário, solicitador e agente de execução e considerou que 185 das normas incluídas nos mesmos potencialmente prejudicariam a concorrência nas profissões em causa, tendo efetuado 182 recomendações nesse âmbito.

Várias das barreiras à concorrência nestas quatro profissões são comuns (como as que se prendem com a função de autorregulação da Ordem de Profissionais; com a reserva de atividades; com qualificações académicas específicas; com o estágio profissional obrigatório e com características específicas; com restrições à propriedade de sociedades de profissionais; com restrições à gestão e administração de sociedades de profissionais; e com restrições à multidisciplinaridade em sociedades de profissionais), outras são específicas, como a existência de uma segmentação geográfica e de um regime de quotas da atividade notarial vigente no quadro legislativo nacional, pelo que, as recomendações para as barreiras à concorrência comuns são, de forma concordante, idênticas.

O Projeto estimou que a implementação completa de todas as recomendações geraria um aumento do excedente do consumidor de EUR 6,26 milhões<sup>61</sup> a EUR 31,90 milhões<sup>62</sup>, decorrente da melhoria do contexto operacional das profissões de advogado, solicitador, agente de execução e de notário em Portugal, e da consequente diminuição dos preços praticados no âmbito das mesmas (Cf. Tabela 2).

O presente capítulo tem como objetivo a apresentação de propostas específicas de alteração do quadro legislativo e regulatório Português aplicável às profissões de advogado, notário, solicitador e agente de execução baseadas nas recomendações efetuadas pelo Projeto no âmbito do mesmo. Essas propostas encontram-se agrupadas nas seguintes matérias: (i) profissão de advogado, objeto do capítulo II.5.1; (ii) profissão de notário, objeto do capítulo II.5.2; e (iii) profissão de solicitador e profissão de agente de execução, objeto do capítulo II.5.3.

### **II.5.1. Advogados**

Os advogados em Portugal, para o exercício da profissão, devem estar inscritos e ser membros da Ordem dos Advogados. O título de Advogado é, por isso, um título profissional protegido.

A Ordem dos Advogados é uma associação pública profissional com funções de regulação e de representatividade destes profissionais.

<sup>55</sup> Fonte: Informação prestada pela Ordem dos Advogados, em 20.12.2017.

<sup>56</sup> Fonte: Dados coletados pelo CEGEA/Universidade Católica do Porto, para a redação do Relatório Final.

<sup>57</sup> Fonte: INE e PORDATA para a população residente em Portugal em 2000 e em 2016, e Ordem dos Advogados para o número de advogados com inscrição ativa na Ordem no ano de 2000.

<sup>58</sup> Fonte: Informação prestada pela Ordem dos Notários, em 22.12.2017, e em esclarecimentos posteriores prestados pela Ordem.

<sup>59</sup> Fonte: Informação prestada pela Ordem dos Solicitadores e dos Agentes de Execução (OSAE), em 28.12.2017, conforme informação disponibilizada pela OSAE à Direção Geral da Política de Justiça.

<sup>60</sup> Doravante designado “Projeto”.

<sup>61</sup> Assumindo um impacto provável nos preços de -0,5% e uma elasticidade da procura de 2,00.

<sup>62</sup> Assumindo um impacto provável nos preços de -2,5% e uma elasticidade da procura de 2,00.



Certos atos jurídicos estão reservados a advogados. Outros atos jurídicos podem também ser praticados por solicitadores, ou por solicitadores e notários.

São atos próprios dos advogados (e dos solicitadores, ainda que sujeitos a certas restrições) o exercício do mandato forense e a consulta jurídica. São ainda atos próprios dos advogados (e dos solicitadores) a elaboração de contratos e a prática dos atos preparatórios tendentes à constituição, alteração ou extinção de negócios jurídicos, designadamente os praticados junto de conservatórias e cartórios notariais; a negociação tendente à cobrança de créditos; e o exercício do mandato no âmbito de reclamação ou impugnação de atos administrativos ou tributários.

Advogados de outros Estados Membros da UE que desejam estabelecer a sua prática jurídica em Portugal sob o título profissional adquirido no seu país de origem, estão sujeitos a inscrição prévia na Ordem dos Advogados Portuguesa. Podem então exercer a sua prática jurídica em Portugal, sob o título de Advogado, e estão sujeitos às mesmas regras profissionais e éticas aplicáveis a todos os advogados membros da Ordem dos Advogados Portugueses. Caso estes advogados desejem apenas oferecer apenas serviços jurídicos ocasionais, devem notificar a sua atividade em Portugal à Ordem dos Advogados.

#### **Diplomas legais objeto de propostas de alteração legislativa e/ou regulamentar específicas (Cf. Anexo 3)**

- Lei n.º 145/2015, Anexo, de 9 de setembro, que aprova os Estatutos da Ordem dos Advogados;
- Lei n.º 112/2009, de 16 de setembro, que estabelece o regime jurídico aplicável à prevenção da violência doméstica, à proteção e à assistência das suas vítimas;
- Lei n.º 49/2004, de 24 de agosto, que define os atos próprios dos advogados e dos solicitadores e tipifica o crime de procuradoria ilícita;
- Portaria n.º 10/2008, de 3 de janeiro, que estabelece o Regulamento da Lei de Acesso ao Direito, alterada por último pela Portaria n.º 319/2011, de 30 de dezembro;
- 1 Regulamento e 23 Portarias, estabelecendo idênticos regimes do Gabinete de Consulta Jurídica e de Apoio Jurídico, prestado aos municípios, analisados a título meramente exemplificativo, escolhidos de forma aleatória, a nível nacional: Regulamento n.º 873/2016, de 19 de setembro (Regulamento de Arruda dos Vinhos); Portaria n.º 993/91, de 30 de setembro (Regulamento de Évora); Portaria n.º 1000/91, de 1 de outubro (Regulamento de Lamego); Portaria n.º 1207/92, de 23 de dezembro (Regulamento da Covilhã); Portaria n.º 679/93, de 20 de julho (Regulamento de Ponta Delgada); Portaria n.º 741/93, de 16 de agosto (Regulamento de Vila do Conde); Portaria n.º 1256/93, de 9 de dezembro (Regulamento de Faro); Portaria n.º 506/95, de 27 de maio (Regulamento de Angra do Heroísmo); Portaria n.º 511/95, de 29 de maio (Regulamento de Vila Nova de Gaia); Portaria n.º 1471/95, de 22 de dezembro (Regulamento de Viana do Castelo); Portaria n.º 403/97, de 19 de junho (Regulamento de Matosinhos); Portaria n.º 1233/97, de 16 de dezembro (Regulamento de Sintra); Portaria n.º 621/98, de 28 de agosto (Regulamento da Guarda); Portaria n.º 272/99, de 13 de abril (Regulamento de Oliveira do Bairro); Portaria n.º 722/2000, de 6 de setembro (Regulamento da Horta); Portaria n.º 238/2001, de 20 de março (Regulamento do Barreiro); Portaria n.º 239/2001, de 20 de março (Regulamento de Albufeira); Portaria n.º 1150/2001, de 29 de setembro (Regulamento do Cadaval); Portaria n.º 1151/2001, de 29 de setembro (Regulamento de Castelo Branco); Portaria n.º 1152/2001, de 29 de setembro (Regulamento de Seia); Portaria n.º 1153/2001, de 29 de setembro (Regulamento de Coimbra); Portaria n.º 1154/2001, de 29 de setembro (Regulamento de Setúbal); Portaria n.º 1155/2001, de 29 de setembro (Regulamento de Estremoz); Portaria n.º 1156/2001, de 29 de setembro (Regulamento de Pombal);
- Regulamento n.º 913-A/2015, de 28 de dezembro, que estabelece o Regulamento Nacional de Estágio, alterado pela Deliberação n.º 1096-A/2017, de 11 de dezembro;
- Regulamento n.º 913-C/2015, de 28 de dezembro, que estabelece o Regulamento de Inscrição de Advogados e Advogados Estagiários;
- Regulamento n.º 40/2005, de 29 de abril, que estabelece o Regulamento dos Laudos de Honorários;
- Deliberação n.º 2332-A/2015, de 28 de dezembro, do Conselho Geral da Ordem dos Advogados, que altera e republica a Tabela de Emolumentos e Preços devidos pela emissão de documentos e prática de atos no âmbito dos serviços da Ordem dos Advogados.



### *Propostas-chave de alteração legislativa e/ou regulamentar*

#### **Funções de autorregulação da Ordem de Profissionais**

O Estatuto da Ordem dos Advogados determina que essa Ordem de Profissionais, no exercício dos seus poderes públicos, desempenha funções de representação dos advogados perante outros indivíduos e entidades e de regulação da profissão de advogado<sup>63</sup>.

Consequentemente, a profissão de advogado, em particular o acesso à mesma e o seu exercício, é regulada pelos Estatutos, aprovados pelo legislador, e por regulamentos adotados pela Ordem, em função dos poderes atribuídos pelo legislador. A sua implementação é feita pelos próprios profissionais em causa, uma vez que os órgãos dirigentes da Ordem dos Advogados são compostos exclusivamente por membros da Ordem.

O exercício da profissão de advogado exige qualificações académicas e profissionais com um elevado grau de especificidade. O Estado e a sociedade reconhecem que são os próprios profissionais que detêm melhores conhecimentos para avaliar a qualidade dos serviços prestados pelos seus pares e para identificar e avaliar modelos alternativos de regulação da profissão, tomando em consideração os requisitos necessários para uma boa prática de advocacia em linha com as necessidades dos clientes, na defesa do interesse público.

Contudo, a mesma situação pode levar à adoção de medidas legislativas e autorregulatórias que, acima de tudo, pretendam salvaguardar os próprios interesses dos advogados, em detrimento do interesse público, podendo, inclusive, ser restritivas da concorrência. Essas medidas podem consistir, em particular: na fixação de condições de transação, em particular dos preços aplicáveis aos serviços disponibilizados pelos advogados; no estabelecimento de requisitos de acesso à profissão de advogado, em particular relativos às qualificações académicas e profissionais mínimas necessárias para a exercer que não sejam devidamente fundamentados, adequados e proporcionais ao objetivo de política pública subjacente; mas também, na determinação de restrições à propriedade, à gestão e à multidisciplinariedade de sociedades profissionais; e restrições na análise de queixas relativas a serviços prestados por advogados apresentadas por consumidores e na decisão sobre as mesmas com base em critérios não objetivos.

A atribuição à Ordem dos Advogados de funções de regulação da profissão de advogado pode ter como consequências: um aumento dos custos incorridos pelos (potenciais ou efetivos) advogados, influenciados pelos requisitos de acesso à profissão de advogado, como sejam, taxas e características do estágio.

A separação efetiva das funções de regulação e de representatividade atenuará o conflito entre alguns interesses da profissão e o interesse público, inerente no sistema de autorregulamentação, aumentando o bem-estar social.

#### *Proposta de alteração legislativa e/ou regulamentar*

Propõe-se que o legislador altere o quadro legislativo e regulatório separando a função regulatória da função representativa na Ordem Profissional.

Tal separação envolverá a criação de um órgão independente, que poderá ser externo à Ordem Profissional e por setor de atividade, ou poderá ser criado um órgão dentro da atual Ordem Profissional, efetivamente separado dos restantes órgãos da Ordem Profissional. O órgão independente assumiria a principal regulamentação da profissão, como matérias que dizem respeito ao acesso à profissão. A direção do órgão regulador seria composta por representantes da própria profissão e de outras pessoas, incluindo indivíduos de alto perfil de outros órgãos reguladores ou organizações, representantes de organizações de consumidores e académicos.

#### **Reserva de atividades**

O Estatuto da Ordem dos Advogados determina que o título profissional de advogado apenas pode ser atribuído a indivíduos inscritos na Ordem dos Advogados como membros efetivos da mesma.

<sup>63</sup> Cf. Artigo 3º do Estatuto da Ordem dos Advogados, em Anexo à Lei n.º 145/2015.



Nesse contexto, várias normas incluídas nos diplomas Portugueses aplicáveis à profissão de advogado estabelecem que determinadas atividades relacionadas com diversos setores económicos apenas podem ser desenvolvidas por profissionais específicos, e, em particular, por advogados.

A reserva de certos atos jurídicos a advogados<sup>64</sup> (por vezes, também partilhados com solicitadores) pode contribuir para o aumento do nível de qualidade dos serviços. De facto, há atos jurídicos cuja realização exige conhecimentos ou experiência particularmente específicos, que esses profissionais, em princípio, detêm.

No entanto, o título protegido com tarefas reservadas pode excluir outros profissionais do exercício da atividade, reduzindo o número de profissionais no mercado e aumentando potencialmente os custos para os consumidores.

Essa reserva de certos atos jurídicos também afeta negativamente a concorrência nas atividades em causa, uma vez que pode levar à diminuição do número de profissionais qualificados que podem oferecer esses serviços a empresas e famílias, podendo também reduzir o incentivo para inovar e diversificar os serviços prestados, e podendo ainda conduzir a um aumento dos preços cobrados aos consumidores destes serviços.

Nesse contexto, é de notar que se reconhece a necessidade de definir, no quadro legislativo e regulatório relevante, os casos gerais em que as habilitações académicas e profissionais dos indivíduos garantem o nível mínimo de qualidade dos serviços em causa.

Propõe-se, por isso, que sejam revistas as atuais atividades reservadas a advogados, de forma a abrir o seu exercício a outras profissões jurídicas, mas também, à abertura de serviços de assessoria jurídica a outros profissionais que não advogados, juristas (e solicitadores), que pretendam prestar assessoria jurídica de forma regular, sob a devida supervisão do trabalho efetuado pela Ordem dos Advogados ou de outra entidade supervisora, possivelmente sob um Código de Conduta a ser elaborado. Tal revisão das atuais atividades reservadas a advogados poderia conduzir, entre outras iniciativas, a uma avaliação da extensão do risco para o interesse público das restrições atuais para determinar se as restrições deverão permanecer em vigor.

Esta abertura poderá conduzir a maior inovação e diversidade e preços mais competitivos pela prestação de diferentes serviços jurídicos, em benefício dos clientes, sejam eles famílias e empresas ou outros.

#### *Proposta de alteração legislativa e/ou regulamentar*

Propõe-se que o legislador, em conjunto com as Ordens Profissionais relevantes, reanalise a atribuição de atividades reservadas a profissionais inscritos numa Ordem Profissional, no uso de um título profissional obtido após inscrição nessa associação profissional. Em regra, a reserva de atividades deve ser reduzida, em respeito por critérios de necessidade, adequação e proporcionalidade com vista ao cumprimento dos objetivos da regulamentação profissional em causa.

Em geral, as atividades ou tarefas reservadas para categorias específicas de profissionais devem ser abolidas nos casos em que: (i) a proteção é desproporcional em relação ao objetivo de política pública prosseguido, seja porque as atividades ou tarefas podem ser executadas por outros profissionais igualmente bem qualificados ou porque não representam um perigo para a segurança, saúde pública, qualidade do serviço, entre outros; (ii) a proteção é desadequada atento que existe uma excessiva regulamentação da proteção do título profissional; ou (iii) a proteção é desnecessária devido a desenvolvimentos legais, sociais ou profissionais que tornem a restrição obsoleta pelo seu objetivo.

A legislação e regulamentação que elencam atividades reservadas devem ser alteradas para se tornarem mais focadas nos resultados e menos prescritivas. O objetivo deve ser o de garantir que o resultado tenha a qualidade desejada. Isto significará que vários profissionais com qualificações semelhantes, mas não idênticas, devem poder competir pelo mesmo trabalho.

<sup>64</sup> Cf. Lei n.º 145/2015, cit. *supra*, Anexo, artigo 66.º, n.º 1 e artigo 68.º; Lei n.º 112/2009, cit. *supra*, artigo 25.º, n.º 1; Lei n.º 49/2004, cit. *supra*, artigo 1.º, n.ºs 5, 6 e 9; Portaria n.º 10/2008, cit. *supra*, artigo 1.º, n.º 4.



### Qualificações académicas específicas

O acesso à profissão de advogado, através de inscrição obrigatória na Ordem dos Advogados, exige a titularidade de uma licenciatura em Direito, ou grau académico estrangeiro equivalente.<sup>65</sup>

Esta exigência reduz o número de candidatos à profissão, e condiciona a sua diversidade.

Refira-se que, tanto Inglaterra como o País de Gales (no que ao acesso às profissões de “barrister” e de “solicitor” respeita), como a Alemanha, admitem vias alternativas no acesso à profissão de advogado. Nos Estados Unidos, o grau universitário em Direito é um grau de pós-graduação.<sup>66</sup>

A existência de vias alternativas de qualificações académicas para acesso à profissão pode conduzir a maior diversidade e inovação na oferta de serviços, bem como mais concorrência entre os profissionais, passível de se traduzir em preços mais competitivos para os consumidores.

#### *Proposta de alteração legislativa e/ou regulamentar*

Propõe-se que o legislador, em colaboração com a Ordem dos Advogados, reanalise os critérios legais e regulatórios relacionados com as qualificações académicas e estabeleça um processo transparente, proporcional e não discriminatório de identificação de vias alternativas para a aquisição das qualificações necessárias para o exercício da profissão de advogado, possibilitando o acesso à profissão a quem seja titular de outros diplomas universitários que não uma licenciatura em Direito.

Estas vias alternativas devem ser adequadas e necessárias, podendo, ainda assim, exigir a titularidade de uma pós-graduação em Direito ou curso de conversão de um determinado grau académico em outro grau académico, que permitam o desenvolvimento das atividades em causa com um nível elevado de qualidade.

Sem prejuízo, todos os indivíduos que pretendam exercer a profissão de advogado devem completar com sucesso o estágio profissional e a aprovação nos exames da Ordem Profissional requeridos.

### Exigência de realização de estágio profissional com características específicas

O acesso à profissão de advogado exige a frequência de um estágio profissional, com uma duração máxima de 18 meses (contados da data de inscrição até à realização da prova de agregação), composto por uma primeira parte teórica, com uma duração máxima de seis meses, lecionada na Ordem dos Advogados, e por uma segunda parte prática, baseada no relacionamento com o patrono advogado, e sujeito a um processo de avaliação final de prova de agregação à Ordem, pelos seus pares e concorrentes no mercado.<sup>67</sup> O estágio tem um custo de EUR 1500.<sup>68</sup>

<sup>65</sup> Cf. Lei n.º 145/2015, cit. *supra*, Anexo, artigo 194.º; Lei n.º 49/2004, cit. *supra* artigo 1.º, n.º 1; Regulamento n.º 913-C/2015, cit. *supra* artigo 2.º, n.ºs 1 e 2.

<sup>66</sup> Cf. CCBE e EIPA (2014), “Pilot Project – European Judicial Training: Lot 2 – Study on the state of play of lawyers training in EU law, carried out by the Council of Bars and Law Societies of Europe (CCBE) and the European Institute of Public Administration (EIPA)”, 2014, disponível em <https://e-justice.europa.eu/> Cf. Comissão Europeia, “Lawyers training system in the EU – England and Wales”, informação prestada pelo “Bar Standards Board” para o caso dos “barristers”.

Note-se que os “barristers” em Inglaterra não têm que possuir um grau universitário em Direito. Existem duas opções para se tornar “barrister”. Na primeira opção um candidato obtém um diploma de qualificação (QLD). Este é um diploma padrão em Direito concedido por uma universidade em Inglaterra, ou um grau concedido por uma universidade ou estabelecimento de nível equivalente fora da Inglaterra, aceite pelo “Bar Standards Board”. A segunda opção está aberta a candidatos que obtiveram um grau universitário diferente de Direito. Estes candidatos podem realizar um curso de conversão de Direito com a duração de um ano e obter um Diploma de Graduação em Direito (GDL), anteriormente conhecido como “Common Professional Examination” (CPE).

Na Alemanha, não é necessário possuir um grau universitário em Direito para aceder à profissão de advogado. No entanto, os candidatos devem submeter-se a um primeiro exame de Estado (após a conclusão dos estudos universitários), seguido por um período de dois anos de indução comum a todas as profissões jurídicas, para se qualificar como advogados.

Nos EUA, o grau universitário em Direito é um grau de pós-graduação. A maioria das faculdades de Direito dos EUA exige uma média satisfatória de notas de graduação universitária (GPA), ou seja, na Licenciatura, e uma pontuação satisfatória no Teste de Admissão à Faculdade de Direito (LSAT) como pré-requisitos para a admissão. Embora a maioria das faculdades de Direito dos EUA ofereça apenas o tradicional programa de três anos, várias faculdades de direito dos EUA oferecem um programa acelerado de JD (Juris Doctor) de dois anos.

<sup>67</sup> Cf. Lei n.º 145/2015, cit. *supra* Anexo, artigo 191.º, n.ºs 1 e 2, artigo 192.º, n.º 3, Artigo 195.º, n.ºs 2, 3, 4 e 9; Regulamento n.º 913-A/2015, cit. *supra* artigo 2.º-A, n.ºs 5 e 6, artigo 3.º, artigo 4.º, artigo 19.º, n.ºs 1, 2 e 3 e artigo 21.º.

<sup>68</sup> Cf. Deliberação n.º 2332-A/2015, do Conselho Geral da Ordem dos Advogados, cit. *supra*.



A existência de um estágio constitui uma barreira à concorrência. Nesse sentido, importa aferir da proporcionalidade das suas características, como sejam a sua duração<sup>69</sup>, o seu objeto, o modelo de avaliação e custos associados, que podem ser desproporcionados e desnecessários para cumprir o seu objetivo.

A identificação de medidas alternativas quanto às características do estágio poderão levar a uma redução nos custos de oportunidade que o estágio implica, bem como a um aumento da independência e transparência do seu processo de avaliação sem pôr em causa a sua qualidade, tornando o estágio mais atrativo e gerando um maior número de profissionais que estejam habilitados a concorrer no mercado, o que poderá levar a uma descida de preços, em benefício dos consumidores.

#### *Proposta de alteração legislativa e/ou regulamentar*

Propõe-se que o legislador, em conjunto com a Ordem dos Advogados, reanalise os critérios legais e regulatórios relativos ao estágio, necessário à inscrição de advogado, com o objetivo de certificar que os candidatos adquiriram a formação profissional e ética exigida para o adequado acesso à e ao exercício da profissão.

A reavaliação das características do estágio para o acesso à profissão de advogado, pelo legislador, devem garantir, entre outros: (i) que a duração do estágio profissional possa eventualmente ser reduzida com a redução da primeira parte de formação teórica; (ii) que a formação teórica oferecida durante o estágio evite ser uma duplicação das disciplinas da licenciatura em Direito já abordadas e avaliadas durante a formação académica, e que possa ser oferecida, sempre que possível, na opção *e-learning*; (iii) que a avaliação final do estágio seja realizada por um órgão independente da associação profissional, que pode incluir membros desta, mas deve também incluir outros profissionais de reconhecido mérito, tais como professores universitários, outros indivíduos e entidades (por exemplo, para as profissões jurídicas, de magistrados, entre outros); (iv) que o custo do estágio seja determinado com base em critérios<sup>70</sup> relacionados com a proporcionalidade da taxa em causa face aos custos incorridos com a prestação dos serviços subjacentes, a transparência da taxa em questão e do respetivo método de cálculo.

#### **Restrições à propriedade de sociedades de profissionais**

O Estatuto da Ordem dos Advogados determina que a totalidade do capital social com direitos de voto das sociedades de advogados deve ser detida pelos seguintes tipos de agentes<sup>71</sup>: advogados estabelecidos em Portugal; sociedades de advogados; e determinadas organizações associativas de profissionais equiparados a advogados constituídas em um país da UE ou do EEE que não Portugal, cujo capital e direitos de voto caiba maioritariamente aos profissionais em causa.

O modelo de sociedade profissional que reserva aos sócios profissionais a totalidade do capital social e do número de votos na sociedade é o único permitido em Portugal, no caso das profissões jurídicas.

Neste modelo de sociedade profissional é imposta uma restrição total à propriedade, já que impõe que a totalidade do capital social e dos direitos de voto seja reservado a sócios profissionais (advogados pessoais individuais ou sociedades de advogados). Esta restrição total à propriedade de sociedades profissionais é ainda mais restritiva do que aquela que se encontra consagrada, também, na Lei n.º 2/2013<sup>72</sup> e na Lei n.º 53/2015<sup>73</sup>, que impõe apenas que a maioria do capital social e dos direitos de voto sejam detidos por profissionais de uma mesma associação profissional.

De notar, no entanto, que na sequência da adoção da Lei n.º 2/2013, o Conselho Geral<sup>74</sup> da Ordem dos Advogados apresentou ao Governo, nesse mesmo ano de 2013, um *anteprojeto* de um novo Estatuto da Ordem dos Advogados e uma *proposta* do denominado Estatuto Profissional do Advogado, ambos de 2013,

<sup>69</sup> Cf. Lei n.º 2/2013, cit. *supra*, artigo 8.º, n.º 2, a duração do estágio profissional não deve ser superior a 18 meses.

<sup>70</sup> Cf. Princípios constantes da Lei Geral Tributária (LGT), aprovada pelo Decreto-Lei n.º 398/98, cit. *supra*, artigo 4º, n.º 2 (Anexo), e da Constituição da República Portuguesa (CRP), aprovada pelo Decreto de 10.04.1976, artigo 266º, n.º 2.

<sup>71</sup> Cf. Lei n.º 145/2015, cit. *supra* Anexo, artigo 213.º, n.ºs 1 e 2.

<sup>72</sup> Cf. Lei n.º 2/2013, cit. *supra*, artigo 27.º, n.º 3, a) e artigo 27.º, n.º 4.

<sup>73</sup> Cf. Lei n.º 53/2015, cit. *supra*, artigo 8.º, n.ºs 1, 2 e 4, e artigo 9.º, n.º 2.

<sup>74</sup> Cf. Disponível no website da Ordem dos Advogados, a 15.02.2013, [http://www.oa.pt/cd/Conteudos/Artigos/detalhe\\_artigo.aspx?sidc=31634&idc=8351&idsc=21852&ida=134121](http://www.oa.pt/cd/Conteudos/Artigos/detalhe_artigo.aspx?sidc=31634&idc=8351&idsc=21852&ida=134121)





e em que ambos contemplavam uma reforma do regime quanto à propriedade, gestão e multidisciplinidades de sociedades profissionais mistas ou com não profissionais, aproximando-a do regime já contemplado na Lei n.º 2/2013. *In casu*, na *proposta* do denominado Estatuto Profissional do Advogado, o artigo 84.º previa a possibilidade de criação de sociedades de profissionais mistas, desde que “não pusessem em causa a exclusividade dos atos de advogado e o regime de incompatibilidades e de impedimentos estabelecido na lei”. O artigo 85.º da *proposta* previa a possibilidade de abertura do capital de sociedades de profissionais a não advogados, desde que observadas as condições previstas no nº 3 do art. 27º da Lei nº 2/2003, isto é que “a maioria do capital social com direito de voto pertencer aos profissionais em causa”; e, ainda, a abertura da gestão de sociedades de profissionais mistas a gestores profissionais, desde que observadas as condições previstas no mesmo normativo da Lei nº 2/2003, isto é “um dos gerentes ou administradores ser membro da associação pública profissional respetiva ou, caso a inscrição seja facultativa, cumprir os requisitos de acesso à profissão em território nacional”<sup>75</sup>.

O quadro normativo vigente contém uma restrição total à propriedade de sociedades profissionais que é uma barreira à concorrência, e tem como principal consequência a diminuição do número de sociedades profissionais de advogados. Tal conduz: a uma diminuição das fontes de investimento aquando da sua constituição ou no decorrer da atividade; a um aumento significativo dos custos operacionais incorridos, pelo custo do capital, em caso de recorrerem a financiamento junto de instituições financeiras; e a uma diminuição da propensão das sociedades de profissionais para adotar soluções de negócio inovadoras, dada a similitude das habilitações académicas e profissionais dos indivíduos responsáveis pelas decisões em causa, e, conseqüentemente, uma limitação das escolhas disponibilizadas aos consumidores, o que tende a dificultar a correspondência entre o tipo de serviços profissionais disponibilizados e o tipo de serviços procurados.

Ao permitir o acesso a mais fontes de capital, a abertura da propriedade e direitos de voto a indivíduos e a entidades externas permitirá um maior investimento na sociedade, aumentos de escala nas suas operações bem como uma melhor gestão de risco, reduzindo custos operacionais que permitirão a cobrança de honorários mais competitivos aos clientes pelos serviços profissionais prestados.

#### *Proposta de alteração legislativa e/ou regulamentar*

Propõe-se que o legislador elimine as normas que restringem, total ou parcialmente, a detenção da propriedade de sociedades de profissionais, permitindo que a detenção da totalidade ou da maioria desse capital social, bem como da maioria dos direitos de voto, possam ser detidos por indivíduos e entidades não profissionais e/ou não registados numa determinada Ordem Profissional.

Profissionais de outras áreas de atividade, bem como indivíduos e entidades investidores, devem poder ser sócios maioritários e deter a maioria do capital social de sociedades de profissionais de advogados, separando-se a propriedade da sociedade de profissionais do exercício da atividade.

### **Restrições à gestão e administração de sociedades de advogados**

O modelo de sociedade profissional de advogados reserva aos sócios profissionais a gestão e administração da sociedade.<sup>76</sup>

Neste modelo de gestão e administração de sociedade profissional é imposta uma restrição total, já que impõe que a totalidade dos gestores seja reservado a sócios profissionais (advogados pessoas individuais ou sociedades de advogados). Esta restrição total à gestão e administração de sociedades profissionais é ainda

<sup>75</sup> Estas sociedades teriam de observar as condições previstas no n.º 3 do artigo 27.º da Lei n.º 2/2013. Estas condições são as seguintes: «Podem ser sócios, gerentes ou administradores das sociedades referidas no número anterior pessoas que não possuam as qualificações profissionais exigidas para o exercício das profissões organizadas na associação pública profissional respetiva, salvo se, atentos os estatutos da sociedade, tal colocar em causa a reserva de atividade estabelecida nos termos do artigo 30.º, devendo, no entanto, ser sempre assegurado o cumprimento do disposto no n.º 1 e pelo menos: (a) A maioria do capital social com direito de voto pertencer aos profissionais em causa estabelecidos em território nacional, a sociedades desses profissionais constituída ao abrigo do direito nacional ou a outras formas de organização associativa de profissionais equiparados constituídas noutro Estado membro da União Europeia ou do Espaço Económico Europeu, cujo capital e direitos de voto caiba maioritariamente aos profissionais em causa; e (b) Um dos gerentes ou administradores ser membro da associação pública profissional respetiva ou, caso a inscrição seja facultativa, cumprir os requisitos de acesso à profissão em território nacional.»

<sup>76</sup> Cf. Lei n.º 145/2015, cit. *supra* Anexo, artigo 213.º, n.º 6.



mais restritiva do que aquela que se encontra consagrada, também, na Lei n.º 2/2013 e na Lei n.º 53/2015<sup>77</sup>, que impõe apenas que um dos membros do órgão executivo seja um profissional.

A proposta de Estatuto Profissional de Advogado que o Conselho Geral<sup>78</sup> da Ordem dos Advogados apresentou ao Governo em 2013, contemplava no seu artigo 85.º, ao remeter para o n.º 3 do artigo 27.º da Lei n.º 2/2013, a possibilidade de gerentes ou administradores de sociedades de advogados serem pessoas que não possuíssem as qualificações profissionais exigidas para o exercício da advocacia, salvo certas circunstâncias. No entanto, requeria-se que um dos gerentes ou administradores teria de ser membro da associação pública profissional respetiva, neste caso a Ordem dos Advogados ou, caso a inscrição nesta Ordem fosse facultativa, teria de cumprir os requisitos de acesso à profissão de advogado em território nacional. Esta abertura da gestão e administração de uma sociedade de advogados a não-advogados foi posteriormente abandonada no novo Estatuto da Ordem dos Advogados.

Esta restrição total à gestão e administração de sociedades profissionais é uma barreira à concorrência. Uma gestão profissionalizada e responsável perante os sócios poderá beneficiar a própria sociedade, dado o maior conhecimento que os gestores poderão ter do mercado, do tipo de serviços procurados, bem como das inovações que poderão ser introduzidas na prestação de serviços jurídicos, para benefício dos clientes.

#### *Proposta de alteração legislativa e/ou regulamentar*

Propõe-se que o legislador elimine as normas que restringem, total ou parcialmente, a gestão e administração de sociedades de profissionais por pessoas que não sejam profissionais inscritos na Ordem Profissional dos Advogados.

Propõe-se a separação entre a propriedade e a gestão e administração de sociedades de profissionais de advogados.

Propõe-se que a gestão e administração estejam abertas a indivíduos não-profissionais e com outras profissões.

### **Restrições à multidisciplinaridade em sociedades de advogados**

No único modelo de sociedade profissional permitido às profissões jurídicas em Portugal, entre as quais a advocacia, é proibida a multidisciplinaridade.<sup>79</sup>

De acordo com as leis-quadro<sup>80</sup>, a Lei n.º 2/2013 e a Lei n.º 53/2015, podem ser constituídas sociedades de profissionais que tenham por objeto principal o exercício de profissões organizadas numa única associação pública profissional, em conjunto ou em separado com o exercício de outras profissões ou atividades, desde que seja observado o regime de incompatibilidades e impedimentos aplicável.

Todavia, as leis-quadro permitem que os Estatutos das Ordens Profissionais possam adotar restrições totais à multidisciplinaridade, com fundamento no exercício de poderes de autoridade pública que a profissão comporte ou em razões imperiosas de interesse público ligadas à missão de interesse público que a profissão, na sua globalidade, prossiga.

A proibição da prática multidisciplinar em sociedades de profissionais é particularmente restritiva no caso das quatro profissões jurídicas, onde o objeto social apenas permite a prestação daqueles serviços jurídicos, num único modelo permitido para a prática da profissão de forma coletiva.

Na sequência da adoção da Lei n.º 2/2013 foram apresentados ao Governo, pelo Conselho Geral<sup>81</sup> da Ordem dos Advogados um *anteprojeto* de um novo EOA<sup>82</sup> e uma *proposta* do denominado Estatuto Profissional do

<sup>77</sup> Cf. Lei n.º 53/2015, cit. *supra*, artigo 9.º, n.º 3; Lei n.º 2/2013, cit. *supra*, artigo 27.º, n.º 3, alínea b), e artigo 27.º, n.º 4.

<sup>78</sup> Cf. Disponível no website da Ordem dos Advogados, a 15.02.2013, [http://www.oa.pt/cd/Conteudos/Artigos/detalhe\\_artigo.aspx?sidc=31634&idc=8351&idsc=21852&ida=134121](http://www.oa.pt/cd/Conteudos/Artigos/detalhe_artigo.aspx?sidc=31634&idc=8351&idsc=21852&ida=134121)

<sup>79</sup> Cf. Lei n.º 145/2015, cit. *supra*, Anexo, artigo 213.º, n.º 7; Lei n.º 49/2004, artigo 6.º, n.º 1.

<sup>80</sup> Cf. Lei n.º 53/2015, cit. *supra*, artigo 7.º, n.º 2; Lei n.º 2/2013, cit. *supra*, artigo 27.º, n.º 1 e n.º 4.

<sup>81</sup> Cf. Disponível no website da Ordem dos Advogados, a 15.02.2013, [http://www.oa.pt/cd/Conteudos/Artigos/detalhe\\_artigo.aspx?sidc=31634&idc=8351&idsc=21852&ida=134121](http://www.oa.pt/cd/Conteudos/Artigos/detalhe_artigo.aspx?sidc=31634&idc=8351&idsc=21852&ida=134121)

<sup>82</sup> Estatuto da Ordem dos Advogados, Anteprojeto de 2013 de alteração destinado a incorporar as modificações decorrentes da Lei n.º 2/2013, de 10 de janeiro: <http://www.oa.pt/upl/%7Be298bc93-39d2-4dd6-ac03-9bba76a0361f%7D.pdf>



Advogado<sup>83</sup>, ambos de 2013, e em que ambos contemplavam a multidisciplinaridade. O artigo 21º do *anteprojeto* de novo EOA estabelecia quanto à qualidade dos sócios que poderia haver as seguintes categorias: “Sociedades de advogados; Sociedades de advogados e outros profissionais; Sociedades de advogados e não profissionais; Sociedades de advogados, outros profissionais e não profissionais”; e, quanto à sua forma jurídica, que “sociedades de advogados ou com participação de advogados podem revestir a forma de sociedades civis ou comerciais”. Os artigos 203º, 203º-A, 203º-B, e 204º do *anteprojeto* apresentavam formulações alternativas para a nova redação a conferir ao Capítulo VI sobre “Sociedades de advogados e outras formas de associação”, todas permitindo a multidisciplinaridade<sup>84</sup>. Os artigos 84º e 85º<sup>85</sup> da proposta do Estatuto Profissional do Advogado também legislavam sobre multidisciplinaridade, ainda que impusessem certas condições/restrições, em particular, que a criação de sociedades de profissionais mistas “não poderia pôr em causa a exclusividade dos atos de advogado e o regime de incompatibilidades e de impedimentos estabelecido na lei”. Contudo, o único modelo de sociedade de profissionais permitido em Portugal continua a proibir a multidisciplinaridade.

A proibição da multidisciplinaridade foi abandonada em várias jurisdições europeias, tais como em Espanha, em Inglaterra e no País de Gales<sup>86</sup>.

No caso de Espanha, os artigos 28º e 29º do “Estatuto General de La Abogacía Española”<sup>87,88</sup> aprovados pelo Decreto Real n.º 658/2001, de 22 de junho, admitem a criação de sociedades de profissionais multidisciplinares, desde que não ponham em causa a exclusividade dos atos de advogado e o regime de incompatibilidades com outros profissionais. Mais preveem que estas sociedades sejam registadas num Registo Especial. Nos artigos 44º e 45º do projeto normativo de um novo “*Estatuto General de la Abogacía Española*”<sup>89</sup> de 2013, é reiterada a multidisciplinaridade destes serviços.

<sup>83</sup> Proposta de Estatuto Profissional do Advogado, 2013: <https://www.oa.pt/upl/%7B954bab01-e498-4e23-9e7b-33a2040273eb%7D.pdf>

<sup>84</sup> Cf. As três possíveis formulações dos artigos 203º, 203º-A, 203º-B, e 204, constantes do Estatuto da Ordem dos Advogados, Anteprojeto de 2013.

<sup>85</sup> Cf. Artigo 84º: Sociedades de profissionais mistas, “(1) Os advogados podem criar sociedades com profissionais de outras profissões ou atividades, sem porém pôr em causa a exclusividade dos atos de advogado e o regime de incompatibilidades e de impedimentos estabelecido na lei. (2) As sociedades de profissionais mistas devem assegurar aos associados que sejam advogados as mesmas garantias de independência técnica, de proteção de informação dos clientes e de observação dos deveres deontológicos que as sociedades de advogados reguladas no capítulo anterior. (3) Os advogados que sejam sócios dessas sociedades devem cumprir para com a Ordem dos Advogados os mesmos deveres de informação que as sociedades de advogados. (4) Incumbe à Ordem dos Advogados verificar preventivamente se os estatutos da sociedade estão conformes à lei e aos Estatutos da Ordem dos Advogados. (5) Valem para estas sociedades, com as devidas adaptações as regras das sociedades de advogados reguladas no capítulo anterior que não sejam incompatíveis com a natureza destas.”; e Artigo 85º: Sociedades com não profissionais, “(1) Os advogados podem constituir, separadamente ou em conjunto com outros profissionais, sociedades com não profissionais, observados os requisitos e as condições referidos no artigo anterior. (2) As sociedades referidas neste artigo têm de observar as condições previstas no nº 3 do art. 27º da Lei nº 2/2003. (3) Valem para estas sociedades, com as devidas adaptações as regras das sociedades de advogados reguladas no capítulo anterior que não sejam incompatíveis com a natureza destas.”

<sup>86</sup> Para o caso de Espanha vide Consejo General/ Abogacía Española. “Estatuto General de La Abogacía Española”, Art.ºs 28º e 29º. Aprobado en el Pleno Celebrado el día 12 de Junio de 2013.

<sup>87</sup> Cf. Real Decreto 658/2001, disponível em <https://www.boe.es/buscar/doc.php?id=BOE-A-2001-13270>. De acordo com Mosquera, «sociedad multidisciplinar es aquella que agrupa a socios que desarrollan varias actividades profesionales y reúnen los requisitos de titulación universitaria oficial y colegiación ya comentados» - Cf. Cristina Marqués Mosquera, “Las Sociedades Multidisciplinares”, Cuadernos de derecho y comercio, ISSN 1575-4812, Nº Extra 1, 2010 (Ejemplar dedicado a: Ley de Sociedades Profesionales. Comentarios notariales orientados a la práctica), págs. 67-73: [http://www.notariado.org/liferay/c/document\\_library/get\\_file?folderId=12702116&name=DLFE-204623.pdf](http://www.notariado.org/liferay/c/document_library/get_file?folderId=12702116&name=DLFE-204623.pdf)

<sup>87</sup> Proyecto normativo del Estatuto General de la Abogacía Española, aprobado no Pleno de la Abogacía Española, celebrado em 12 junho 2013: <https://www.abogacia.es/wp-content/uploads/2013/05/Estatuto-General-de-la-Abogacia.pdf>

<sup>88</sup> Cf. Artigo 29º do “Estatuto General de La Abogacía Española: “(1) Os advogados podem associar-se num regime de colaboração multidisciplinar com outros profissionais que não sejam incompatíveis, sem limitação de número sem afetar a sua plena capacidade para o exercício da profissão ante qualquer jurisdição e Tribunal, usando qualquer forma organizacional lícita em Direito, incluindo empresas comerciais, desde que sejam cumpridas as seguintes condições: (a) Que o grupo pretende fornecer determinados serviços conjuntos, incluindo serviços jurídicos específicos que complementem os de outras profissões; (b) Que a atividade a ser realizada não afeta o bom exercício da profissão jurídica pelos advogados membros; (c) (...); (2) Nos “Colégios de Advogados”, será criado um Registo Especial, onde os agrupamentos em regime de colaboração multiprofissional serão registados; (3) Os membros advogados deverão separar-se dos demais quando qualquer um dos membros em colaboração multidisciplinar violar as regras sobre proibições, incompatibilidades ou ética próprias da profissão jurídica.” (nossa tradução).

<sup>89</sup> Cf. Proyecto normativo del Estatuto General de la Abogacía Española, aprobado no Pleno de la Abogacía Española, celebrado em 12 Junho 2013: <https://www.abogacia.es/wp-content/uploads/2013/05/Estatuto-General-de-la-Abogacia.pdf>



No caso de Inglaterra e Gales, a aprovação do Legal Services Act (LSA)<sup>90</sup> pelo Parlamento em 2007, que pôs fim a autorregulação das profissões jurídicas, possibilitou a criação das denominadas “*Alternative Business Structures*” (ABS), nas quais as profissões jurídicas e não jurídicas passaram a poder operar em conjunto num âmbito multidisciplinar, com o objetivo de oferecerem pacotes de diferentes serviços profissionais<sup>91</sup>.

Permitir a multidisciplinaridade significa permitir a associação de diferentes profissionais, pertencentes a diferentes associações profissionais (alguns podem até não pertencer a uma associação profissional pública), dentro de uma mesma sociedade profissional, praticando em conjunto as suas profissões. A multidisciplinaridade permite a exploração de economias de gama e economias de escala resultantes de uma maior especialização e qualidade de serviço fruto da interação entre uma gama mais ampla de profissionais. Também permite mitigar a dupla marginalização e melhorar a gestão de risco resultante da prática de diferentes atividades profissionais dentro de uma mesma sociedade, reduzindo custos fixos, custos médios e marginais na prestação de serviços. Os clientes beneficiarão de preços mais competitivos e da conveniência de um “balcão único” na prestação de uma gama mais alargada e inovadora de serviços profissionais.

*Proposta de alteração legislativa e/ou regulamentar*

Propõe-se que o legislador elimine a proibição da prática multidisciplinar em sociedades de profissionais de advogados e permita a criação de “estruturas de negócios alternativas”, permitindo que diferentes formas de modelos de negócio surjam no mercado, para atender a diferentes tipos de agentes de mercado, tornando o setor mais dinâmico, mais inovador e com uma maior gama de serviços.

Em vista desta proposta, também se propõe a eliminação da proibição de partilha de honorários entre advogados e profissionais de outras áreas de atividade, jurídicos ou não jurídicos, em escritórios de advocacia.

<sup>90</sup> Cf. *Government of the UK*, disponível em <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/2007/29/contents>

<sup>91</sup> Cf. Louise Lark Hill (2017), “*Alternative Business Structures for Lawyers and Law Firms: A View from the Global Legal Services Market*”, *Oregon Review of International Law*, Vol. 18, pp. 135-184; Paul D. Paton (2010), “*Multidisciplinary Practice Redux: Globalization, Core Values, and Reviving the MDP Debate in America*”, *Fordham Law Review*, Vol. 78, No. 5, pp. 2193-2241; Institute for Corporate Law, Governance and Innovation Policies (ICGI) and Institute for Transnational Legal Research (METRO) (2010) “*Restrictions on MDPs and Business Organization in the Legal Professions: A Literature Survey*”, Maastricht University, Maastricht; The Legal Services Act, 2007 – *Alternative Business Structures (ABSs)*; Aulakh, Sundeep and Ian Kirkpatrick, 2016, “*Changing regulation and the future of the professional partnership: the case of the Legal Services Act, 2007 in England and Wales*”, *International Journal of the Legal Profession*, Vol. 23(3), págs. 277-303.



**Anexo 3: Propostas de alteração do quadro legislativo e regulatório de profissão liberal autorregulada: advogado**

N.º OCDE	N.º e título do ato legislativo	Artigo	Categoria temática	Descrição da restrição à concorrência	Propostas de alteração legislativa e/ou regulatórias
01	Lei n.º 49/2004 "Define os atos próprios dos advogados e dos solicitadores e tipifica o crime de procuradoria ilícita"	Art. 1º (1)	Qualificações académicas	Esta disposição legal estabelece que apenas os licenciados em Direito com inscrição em vigor na Ordem dos Advogados e os solicitadores inscritos na Câmara dos Solicitadores (sucetida pela "Ordem dos Solicitadores e dos Agentes de Execução") podem praticar os atos próprios dos advogados e dos solicitadores.	Propõe-se que o acesso à profissão de advogado seja possível para quem seja titular de outro diploma universitário que não seja em Direito. Propõe-se que a Ordem dos Advogados colabore com o legislador de forma a estabelecer um processo transparente, proporcional e não discriminatório de identificação de vias alternativas para a aquisição de qualificações estritamente necessárias ou adequadas para o exercício da profissão jurídica. Podem ser exigidos aos candidatos a titularidade de um diploma pós-graduado em Direito ou a necessidade de obterem um curso de "conversão" (" <i>conversion course</i> "). Manter-se-á a exigência do estágio profissional e a aprovação no exame da Ordem.
02	Lei n.º 49/2004 "Define os atos próprios dos advogados e dos solicitadores e tipifica o crime de procuradoria ilícita"	Art. 1º (5) (6) (9)	Atividades reservadas	Esta disposição legal define quais os atos reservados de advogados (e de solicitadores). Sem prejuízo do disposto nas leis de processo, são atos próprios dos advogados (e dos solicitadores) o exercício do mandato forense e a consulta jurídica. São ainda atos próprios dos advogados e dos solicitadores a elaboração de contratos e a prática dos atos preparatórios tendentes à constituição, alteração ou extinção de negócios jurídicos, designadamente os praticados junto de conservatórias e cartórios notariais; a negociação tendente à cobrança de créditos; o exercício do mandato no âmbito de reclamação ou impugnação de atos administrativos ou tributários; e todos os atos que resultem do exercício do direito dos cidadãos a fazer-se acompanhar por advogado perante qualquer autoridade.	Propõe-se que as atividades reservadas da profissão de advogado sejam revistas atenta a sua necessidade, adequação e proporcionalidade, no intuito de permitir o exercício daquelas que sejam adequadas pelas demais profissões jurídicas. Propõe-se que se permita o exercício de consultoria jurídica por profissionais (ou seja, especialistas jurídicos) e entidades para quem estes trabalham que desejem fornecer aconselhamento jurídico de forma regular.
03	Lei n.º 49/2004 "Define os atos próprios dos advogados e dos solicitadores e tipifica o crime de procuradoria ilícita"	Art. 5º (1)	Título profissional/ Qualificações académicas	Esta disposição legal estabelece os requisitos para o uso do título profissional de advogado, em particular a exigência de um diploma universitário em Direito. O uso do título influi em termos de atos reservados.	Propõe-se que o acesso à profissão de advogado seja possível para quem seja titular de outro diploma universitário que não seja em Direito. Propõe-se que a Ordem dos Advogados colabore com o legislador de forma a estabelecer um processo transparente, proporcional e não discriminatório de identificação de vias alternativas para a aquisição de qualificações estritamente necessárias ou adequadas para o exercício da profissão jurídica. Podem ser exigidos aos candidatos a titularidade de um diploma pós-graduado em Direito ou a necessidade de obterem um curso de "conversão" (" <i>conversion course</i> "). Manter-se-á a exigência do estágio profissional e a aprovação no exame da Ordem.
04	Lei n.º 49/2004 "Define os atos próprios dos advogados e dos solicitadores e tipifica o crime de procuradoria ilícita"	Art. 6º (1)	Multidisciplinaridade e em sociedades profissionais/ Atividades reservadas	Esta disposição legal proíbe o funcionamento de escritório ou gabinete, constituído sob qualquer forma jurídica, que preste a terceiros serviços que compreendam, ainda que isolada ou marginalmente, a prática de atos próprios dos advogados e dos solicitadores, ainda que com determinadas exceções (os escritórios ou gabinetes compostos exclusivamente por advogados, por solicitadores ou por advogados e solicitadores, as sociedades de advogados, as sociedades de solicitadores e os gabinetes de consulta jurídica organizados pela Ordem dos Advogados e pela Câmara dos Solicitadores). Esta disposição legal restringe a prática de determinados atos jurídicos a advogados (e solicitadores), e a certas entidades por estes constituídas, e não admite a prestação de atos jurídicos no âmbito de entidades multidisciplinares, tais como sociedades profissionais.	Propõe-se a eliminação da proibição da prática multidisciplinar em sociedades formadas por estes profissionais, particularmente no caso das quatro profissões jurídicas, onde o "modelo de sociedade profissional" é o único modelo permitido para a prática da profissão de forma coletiva. Propõe-se a eliminação da proibição de partilha de honorários entre advogados e profissionais de outras áreas de atividade, jurídicos ou não jurídicos, em escritórios de advocacia.
05	Lei n.º 112/2009 "Estabelece o regime jurídico aplicável à prevenção da violência doméstica e à proteção e à assistência das suas vítimas"	Art. 25º (1)	Atividades reservadas/ Apoio judiciário	Esta disposição legal estabelece que é garantida à vítima (de violência doméstica), com prontidão, consulta jurídica a efetuar por advogado, bem como a célere e sequente concessão de apoio judiciário, com natureza urgente, ponderada a insuficiência económica, nos termos legais Parece serem excluídos outros profissionais, tais como solicitadores, da prestação de serviços de aconselhamento jurídico. Recorde-se que os solicitadores não podem praticar o mandato judicial nos casos sob jurisdição em que um recurso ordinário é admissível. São estes casos: (1) quando o montante em causa é superior a EUR 5 000 (2) quando um recurso é sempre admissível, independentemente do valor, ou (3) em propostas de recursos e em casos apresentados a tribunais superiores. Mas, de acordo com a Lei n.º 49/2004, os solicitadores podem prestar aconselhamento jurídico, que é um ato próprio de solicitadores e de advogados. Tal como referido por " <i>stakeholders</i> ", um solicitador poderá prestar aconselhamento jurídico em casos de violência doméstica, sem prejuízo de que após o mesmo, o eventual prosseguimento para	Propõe-se que seja alterada a disposição legal no sentido que os solicitadores possam também prestar aconselhamento jurídico nos casos referidos, não se deixando de cumprir os limites impostos à atuação dos solicitadores em mandatos judiciais. A vítima deverá ser informada destas limitações.



N.º OCDE	N.º e título do ato legislativo	Artigo	Categoria temática	Descrição da restrição à concorrência	Propostas de alteração legislativa e/ou regulatórias
				ação judicial poderá depender, nos termos das leis de processo, de mandato conjunto com advogado.	
06	Lei n.º 145/2015 "Estatutos da Ordem dos Advogados"	Art. 3º, Anexo	Regime autorregulatório	Este artigo descreve as atribuições e competências atribuídas à Ordem dos Advogados. De entre estas atribuições contam-se matérias sobre o acesso e exercício da profissão de advogado, nomeadamente: Defender o Estado de Direito e os direitos, liberdades e garantias dos cidadãos e colaborar na administração da justiça; Atribuir o título profissional de advogado; Certificar a qualidade de advogado estagiário, bem como regulamentar o acesso e o exercício da respetiva profissão; Zelar pela função social, dignidade e prestígio da profissão de advogado, promovendo a formação inicial e permanente dos advogados e o respeito pelos valores e princípios deontológicos; Representar a profissão de advogado e defender os interesses, direitos, prerrogativas e imunidades dos seus membros, denunciando perante as instâncias nacionais e internacionais os atos que atentem contra aqueles; Exercer, em exclusivo, poder disciplinar sobre os advogados e advogados estagiários; Promover o acesso ao conhecimento e aplicação do Direito; Contribuir para o desenvolvimento da cultura jurídica e aperfeiçoamento da elaboração do Direito; Ser ouvida sobre os projetos de diplomas legislativos que interessem ao exercício da advocacia e ao patrocínio judiciário em geral e propor as alterações legislativas que se entendam convenientes. Este conjunto de competências assume quer uma natureza regulatória, quer uma natureza representativa.	Propõe-se que o legislador altere o quadro legislativo e regulatório separando a função regulatória da função representativa nas Ordens Profissionais. Tal separação envolverá a criação de um órgão independente, que poderá ser externo à Ordem Profissional e por setor de atividade, ou poderá ser criado um órgão dentro da atual Ordem Profissional, efetivamente separado dos restantes órgãos da Ordem Profissional. O órgão independente assumiria a principal regulamentação da profissão, como matérias que dizem respeito ao acesso à profissão. A direção do órgão regulador seria composta por representantes da própria profissão e de outras pessoas, incluindo indivíduos de alto perfil de outros órgãos reguladores ou organizações, representantes de organizações de consumidores e académicos.
07	Lei n.º 145/2015 "Estatutos da Ordem dos Advogados"	Art. 66º (1), Anexo	Título Profissional/ Atividades reservadas	Esta disposição legal estabelece que só os advogados com inscrição em vigor na Ordem dos Advogados poderão praticar atos próprios da advocacia, em todo o território nacional, nos termos definidos na Lei n.º 49/2004. O âmbito das atividades jurídicas reservadas a advogados (e a solicitadores) pode não ser proporcional ao objetivo de garantir a proteção do consumidor e garantir o acesso à justiça e à assessoria e aconselhamento jurídico.	Propõe-se que as atividades reservadas da profissão de advogado sejam revistas atenta a sua necessidade, adequação e proporcionalidade, no intuito de permitir o exercício daquelas que sejam adequadas pelas demais profissões jurídicas. Propõe-se que se permita o exercício de consultoria jurídica por profissionais (ou seja, especialistas jurídicos) e entidades para quem estes trabalham que desejem fornecer aconselhamento jurídico de forma regular.
08	Lei n.º 145/2015 "Estatutos da Ordem dos Advogados"	Art. 68º, Anexo	Atividades reservadas	Esta disposição legal restringe o número de profissionais qualificados que podem concorrer no mercado da prestação de serviços jurídicos (e.g., aconselhamento jurídico), ao remeter para a Lei n.º 49/2004 a delimitação dos atos próprios de um advogado. O âmbito da atual reserva de atos ou serviços jurídicos a advogados pode não ser proporcional para garantir a proteção do consumidor e garantir o acesso à justiça e assessoria ou aconselhamento jurídico.	Propõe-se que as atividades reservadas da profissão de advogado sejam revistas atenta a sua necessidade, adequação e proporcionalidade, no intuito de permitir o exercício daquelas que sejam adequadas pelas demais profissões jurídicas. Propõe-se que se permita o exercício de consultoria jurídica por profissionais (ou seja, especialistas jurídicos) e entidades para quem estes trabalham que desejem fornecer aconselhamento jurídico de forma regular.
09	Lei n.º 145/2015 "Estatutos da Ordem dos Advogados"	Art. 70º (1), Anexo	Título Profissional/ Atividades reservadas	Esta disposição legal estabelece que a denominação de advogado está exclusivamente reservada aos advogados com inscrição em vigor na Ordem dos Advogados.	Propõe-se que as atividades reservadas da profissão de advogado sejam revistas atenta a sua necessidade, adequação e proporcionalidade, no intuito de permitir o exercício daquelas que sejam adequadas pelas demais profissões jurídicas. Propõe-se que se permita o exercício de consultoria jurídica por profissionais (ou seja, especialistas jurídicos) e entidades para quem estes trabalham que desejem fornecer aconselhamento jurídico de forma regular.
10	Lei n.º 145/2015 "Estatutos da Ordem dos Advogados"	Art. 70º (3), Anexo	Título de especialista	Esta disposição legal estabelece que os advogados só podem identificar-se como especialistas quando a Ordem dos Advogados lhes tenha atribuído tal qualidade, pelo menos, numa das seguintes áreas: Direito Administrativo; Direito Fiscal; Direito do Trabalho; Direito Financeiro; Direito Europeu e da Concorrência; Direito da Propriedade Intelectual; e Direito Constitucional. De acordo com o Regulamento n.º 9/2016 (Série II), de 6 de janeiro, a Ordem dos Advogados reconhece hoje 14 diferentes especialidades, a saber: Direito Administrativo; Direito Fiscal; Direito do Trabalho; Direito Bancário e Financeiro; Direito Europeu; Direito da Propriedade Intelectual, Industrial e da Concorrência; Direito Constitucional; Direito Criminal; Direito Societário; Direito da Família e Menores; Direito do Consumo; Direito do Ambiente; Direito da Igualdade de Género; Direito da Saúde e Bioética. A Ordem dos Advogados tem o poder exclusivo de conceder a qualificação de "especialista" em determinadas áreas de prática jurídica a um advogado. Tal qualificação está condicionada a mais de 10 anos de prática na área de especialização e participação ininterrupta na Ordem dos Advogados, juntamente com uma avaliação do CV do	Propõe-se que a composição dos júris que avaliam o currículo de um candidato e presidem ao seu exame oral seja ampliada para incluir outros profissionais da área jurídica que não os membros da Ordem dos Advogados. Esses outros profissionais da área jurídica podem incluir académicos docentes e investigadores em diferentes faculdades de direito, possivelmente magistrados, e outras partes interessadas. Mesmo levando em consideração as barreiras linguísticas, profissionais na área de Direito oriundos de outros países, nomeadamente outros Estados Membros da UE, poderiam introduzir valor acrescentado na composição dos júris, introduzindo uma maior diversidade técnica e científica.



N.º OCDE	N.º e título do ato legislativo	Artigo	Categoria temática	Descrição da restrição à concorrência	Propostas de alteração legislativa e/ou regulatórias
				candidato, cartas de referência, além de uma prova oral. O júri que avalia a candidatura apresentada e os examinadores são todos membros da Ordem dos Advogados.	
11	Lei n.º 145/2015 "Estatutos da Ordem dos Advogados"	Art. 81º (2), Anexo	Padrões de qualidade	A preservação da "dignidade" de um advogado consiste num conceito vago e indeterminado. Pode conduzir a uma interpretação não proporcional por parte Ordem dos Advogados no exercício dos seus poderes disciplinares.	Propõe-se que o órgão que assuma a função regulatória da Ordem profissional densifique os valores e princípios éticos (honestidade, probidade, retidão, lealdade, cortesia e sinceridade) que conduzem ao estabelecimento de padrões de conduta apelando à jurisprudência existente (da própria associação profissional ou dos tribunais) sempre que possível, e que elimine aquelas que são desadequadas, desnecessárias ou desproporcionais ao acesso e exercício da profissão.
12	Lei n.º 145/2015 "Estatutos da Ordem dos Advogados"	Art. 85º (1) (3), Anexo	Inscrição e registo	Esta disposição legal proíbe a inscrição cumulativa na Ordem dos Advogados e na Ordem dos Solicitadores e dos Agentes de Execução. A disposição admite exceções: exceto durante a primeira fase do estágio a que se alude no Art. 195º (3); e, podendo inscrever-se no Colégio dos Agentes de Execução, um dos dois Colégios que constituem a Ordem dos Solicitadores e dos Agentes de Execução, desde que não exerçam o mandato judicial, nos termos do Estatuto da Ordem dos Solicitadores e dos Agentes de Execução. Esta disposição legal restringe assim o âmbito de atos jurídicos que um advogado, um solicitador ou um agente de execução podem praticar, segmentando o mercado em áreas exclusivas para o fornecimento de determinados serviços jurídicos.	Propõe-se que o legislador reavalie a proporcionalidade de incompatibilidades e impedimentos ao exercício de uma profissão autorregulada que possa impedir a oferta de atividades multidisciplinares dentro da mesma sociedade profissional, levando em consideração os objetivos da política pública. Propõe-se que caso sejam considerados desproporcionais sejam abolidos.
13	Lei n.º 145/2015 "Estatutos da Ordem dos Advogados"	Art. 88º (1) (2), Anexo	Padrões de qualidade	Esta disposição legal estabelece que como o advogado é indispensável à administração da justiça, ele deve ter um comportamento público e profissional adequado à "dignidade" e responsabilidades da função que exerce, cumprindo pontual e escrupulosamente os deveres consignados no presente Estatuto e todos aqueles que a lei, os usos, costumes e tradições profissionais lhe impõem. E que a "honestidade, probidade, retidão, lealdade, cortesia e sinceridade" são obrigações profissionais.	Propõe-se que o órgão que assuma a função regulatória da Ordem profissional densifique os valores e princípios éticos (honestidade, probidade, retidão, lealdade, cortesia e sinceridade) que conduzem ao estabelecimento de padrões de conduta apelando à jurisprudência existente (da própria associação profissional ou dos tribunais) sempre que possível, e que elimine aquelas que são desadequadas, desnecessárias ou desproporcionais ao acesso e exercício da profissão.
14	Lei n.º 145/2015 "Estatutos da Ordem dos Advogados"	Art. 90º (2) (h), Anexo	Publicidade	Constitui um dever do advogado para com a comunidade não solicitar clientes, por si ou por interposta pessoa.	Para além da proibição de publicidade comparativa enganosa e ilegal, já abrangida por outros textos legais, propõe-se que qualquer outra proibição ou restrição adicional à publicidade por advogados ou por sociedades de advogados seja removida.
15	Lei n.º 145/2015 "Estatutos da Ordem dos Advogados"	Art. 94º (4) (a) (b) (e), Anexo	Publicidade	Constituem atos ilícitos de publicidade quer por advogados a título individual quer por sociedades de advogados: a colocação de conteúdos persuasivos, ideológicos, de autoengrandecimento e de comparação; a menção à qualidade do escritório; a prestação de informações erróneas ou enganosas; a promessa ou indução da produção de resultados; o uso de publicidade direta não solicitada.	Para além da proibição de publicidade comparativa enganosa e ilegal, já abrangida por outros textos legais, propõe-se que qualquer outra proibição ou restrição adicional à publicidade por advogados ou por sociedades de advogados seja removida.
16	Lei n.º 145/2015 "Estatutos da Ordem dos Advogados"	Art. 95º, Anexo	Padrões de qualidade	Esta disposição legal estabelece o dever geral de "urbanidade" por parte dos advogados. Este consiste num conceito vago e indeterminado. Pode conduzir a uma interpretação não proporcional por parte Ordem dos Advogados no exercício dos seus poderes disciplinares.	Propõe-se que o órgão que assuma a função regulatória da Ordem profissional densifique os valores e princípios éticos (urbanidade) que conduzem ao estabelecimento de padrões de conduta apelando à jurisprudência existente (da própria associação profissional ou dos tribunais) sempre que possível e que elimine aquelas que são desadequadas, desnecessárias ou desproporcionais ao acesso e exercício da profissão.
17	Lei n.º 145/2015 "Estatutos da Ordem dos Advogados"	Art. 105º (1) (3), Anexo	Taxas e encargos profissionais	Estas disposições legais estabelecem que os honorários do advogado devem corresponder a uma "compensação económica adequada" pelos serviços efetivamente prestados, que deve ser saldada em dinheiro e que pode assumir a forma de retribuição fixa. Para o conceito de "adequação", a lei fixa um conjunto de critérios: deve o advogado atender à importância dos serviços prestados, à dificuldade e urgência do assunto, ao grau de criatividade intelectual da sua prestação, ao resultado obtido, ao tempo despendido, às responsabilidades por ele assumidas e aos demais usos profissionais. Estas disposições limitam a liberdade contratual entre cliente e advogado, reduzindo a concorrência no mercado.	Propõe-se que esta disposição legal seja modificada, introduzindo-se critérios específicos e objetivos, que permitam ao advogado concorrer no mercado, apelando à jurisprudência existente (da própria associação profissional ou dos tribunais) sempre que possível.
18	Lei n.º 145/2015 "Estatutos da Ordem dos Advogados"	Art. 107º, Anexo	Taxas e encargos profissionais	Esta disposição legal proíbe ao advogado repartir honorários, ainda que a título de comissão ou outra forma de compensação, exceto com advogados, advogados estagiários e solicitadores com quem colabore ou que lhe tenham prestado colaboração.	Tendo em consideração a proposta para eliminar a proibição da prática multidisciplinar em sociedades profissionais, propõe-se a eliminação da proibição de partilha de honorários entre advogados e profissionais de outras áreas de atividade, jurídicos ou não jurídicos, em sociedades profissionais.
19	Lei n.º 145/2015 "Estatutos da Ordem dos Advogados"	Art. 111º, Anexo	Padrões de qualidade	Esta disposição legal impõe o dever de solidariedade entre advogados. Estabelece que a solidariedade profissional impõe uma relação de confiança e cooperação entre os advogados, em benefício dos clientes e de forma a evitar litígios inúteis, conciliando, tanto quanto possível, os interesses da profissão com os da justiça ou daqueles que a procuram.	Propõe-se que o órgão que assuma a função regulatória da Ordem profissional densifique o conceito de solidariedade profissional, em termos processuais, devendo ser restringida a partilha de informação sensível entre advogados sob o princípio do dever de solidariedade.



N.º OCDE	N.º e título do ato legislativo	Artigo	Categoria temática	Descrição da restrição à concorrência	Propostas de alteração legislativa e/ou regulatórias
				Esta disposição levanta preocupações concorrenciais resultantes do conteúdo informativo que poderá ser partilhado pelos dois advogados, concorrentes, em nome da solidariedade profissional, que poderá restringir a concorrência entre os mesmos, enquanto prestadores de serviços jurídicos, e não obstante outras dimensões de interesse público de sua atividade profissional.	
20	Lei n.º 145/2015 "Estatutos da Ordem dos Advogados"	Art. 112º (2), Anexo	Padrões de qualidade	Esta disposição legal estabelece que o advogado a quem se pretende entregar um assunto anteriormente confiado a outro advogado não deve iniciar a sua atuação sem antes diligenciar no sentido de a este serem pagos os honorários e demais quantias que a este sejam devidas, devendo expor ao colega, oralmente ou por escrito, as razões da aceitação do mandato e dar-lhe conta dos esforços que tenha desenvolvido para aquele efeito. Regras de ética profissional podem ser entendidas como um conjunto de normas comportamentais que tentam mitigar problemas de risco moral na prestação de serviços profissionais. No entanto, esta disposição levanta preocupações concorrenciais resultantes do conteúdo informativo que poderá ser partilhado pelos dois advogados, concorrentes, desde logo, o preço/honorários, termos de pagamento, entre outros.	Propõe-se que esta disposição legal seja removida, na medida em que não incumbirá a um advogado fazer cumprir a legislação sobre pagamentos devidos, nem deverá um advogado partilhar informação sensível com outro advogado, seu potencial concorrente.
21	Lei n.º 145/2015 "Estatutos da Ordem dos Advogados"	Art. 188º (1) (a) (e), Anexo	Inscrição e registo/ Padrões de qualidade	Não se podem inscrever na Ordem dos Advogados: os profissionais que não possuam idoneidade moral para o exercício da profissão; os profissionais que não estejam no pleno gozo dos direitos civis; os declarados incapazes de administrar as suas pessoas e bens por sentença transitada em julgado; os que estejam em situação de incompatibilidade ou inibição do exercício da advocacia; os magistrados e trabalhadores com vínculo de emprego público que, mediante processo disciplinar, hajam sido demitidos, aposentados, reformados ou colocados na inatividade por falta de idoneidade moral.	Propõe-se que o órgão que assuma a função regulatória da Ordem profissional densifique os valores e princípios éticos, aqui, de "idoneidade moral" para o exercício da profissão de advogado, que conduzem ao estabelecimento de padrões de conduta apelando à jurisprudência existente (da própria associação profissional ou dos tribunais) sempre que possível. A avaliação da idoneidade moral de um profissional poderá beneficiar da contribuição de entidades terceiras, como sejam representantes de outras associações profissionais, magistrados e professores de Direito.
22	Lei n.º 145/2015 "Estatutos da Ordem dos Advogados"	Art. 191º (1) (2), Anexo	Estágio profissional	Estas disposições legais estabelecem os objetivos do estágio de advocacia e a sua orientação, destinado a habilitar e certificar publicamente que o candidato obteve formação técnico-profissional e deontológica adequada ao início da atividade e cumpriu os demais requisitos impostos pelo presente Estatuto e Regulamentos para a aquisição do título de advogado. O acesso ao estágio, a transmissão dos conhecimentos de natureza técnico-profissional e deontológica e o inerente sistema de avaliação são assegurados pelos serviços de estágio da Ordem dos Advogados, nos termos regulamentares.	Propõe-se que a formação teórica do estágio profissional disponibilize a opção de <i>e-learning</i> . Isso poderia levar a uma redução nas taxas e encargos do estágio, bem como reduzir os custos de oportunidade da necessidade de participar presencialmente nesses cursos de formação. Propõe-se que as disciplinas que fazem parte do currículo universitário obrigatório do curso de Direito (como a licenciatura em Direito, ou proposta de curso de "conversão" ou curso de pós-graduação), não sejam incluídas na formação teórica oferecida durante os primeiros seis meses do estágio profissional. Isso teria um impacto benéfico na duração do estágio profissional. Propõe-se que a avaliação final do estágio profissional de advogados seja realizada por um órgão independente da Ordem profissional, que possa incluir membros da Ordem profissional, mas que deve incluir também outros profissionais de reconhecido mérito, como professores de Direito e magistrados, entre outros. Propõe-se que todas as taxas e encargos do estágio profissional sejam proporcionais, refletindo os custos de organização do estágio seguindo critérios claros e transparentes.
23	Lei n.º 145/2015 "Estatutos da Ordem dos Advogados"	Art. 192º (3), Anexo	Estágio profissional	Esta disposição legal estabelece que cada patrono apenas pode ter sob sua orientação, em simultâneo, um estagiário nomeado pela Ordem dos Advogados, não podendo o número total de estagiários por patrono exceder o fixado na regulamentação do estágio. Sem um patrono, nenhum advogado estagiário poderá completar o seu estágio obrigatório e ingressar na Ordem dos Advogados. Por outro lado, poderão existir patronos sem a possibilidade de proporcionar a um seu estagiário a oportunidade de este fazer as necessárias intervenções em audiências de julgamento e de assistir, no mínimo, a vinte diligências processuais, com o acompanhamento e sob a orientação do patrono ou de advogado da confiança deste que reúna as condições para o exercício da função de patrono.	Propõe-se a modificação da norma, no sentido de que a decisão sobre o número de estagiários a orientar deva caber ao patrono, sobre o qual já recaem requisitos de experiência e o dever de adotar um comportamento profissional ético.
24	Lei n.º 145/2015 "Estatutos da Ordem dos Advogados"	Art. 194º, Anexo	Qualificações Académicas	De acordo com esta disposição legal, podem requerer a sua inscrição como advogados estagiários: (a) Os titulares do grau de licenciado em Direito; e (b) Os titulares de um grau académico superior estrangeiro em Direito a que tenha sido conferida equivalência ao grau a que se refere a alínea anterior ou que tenha sido reconhecido com o nível deste. Quem não possui o grau de licenciatura em Direito não poderá inscrever-se na Ordem dos Advogados como estagiário, nem poderá vir a ser advogado. Acresce que aos advogados são reservados vários atos jurídicos e cuja exclusividade partilha apenas com solicitadores,	Propõe-se que o acesso à profissão de advogado seja possível para quem seja titular de outro diploma universitário que não seja em Direito. Propõe-se que o legislador, em colaboração com a Ordem dos Advogados possam estabelecer um processo transparente, proporcional e não discriminatório de identificação de vias alternativas para a aquisição de qualificações estritamente necessárias ou adequadas para o exercício da profissão jurídica. Neste caso, podem ser exigidos aos candidatos a titularidade de um diploma pós-graduado em Direito ou a necessidade de obterem um curso de "conversão" (" <i>conversion course</i> "). Manter-se-á a necessidade de efetuar o estágio profissional e aprovação no exame da Ordem.





N.º OCDE	N.º e título do ato legislativo	Artigo	Categoria temática	Descrição da restrição à concorrência	Propostas de alteração legislativa e/ou regulatórias
				exceto no caso do mandato judicial. Possuir uma licenciatura em Direito é pois essencial para fazer o estágio e posteriormente ser advogado membro da Ordem.	
25	Lei n.º 145/2015 "Estatutos da Ordem dos Advogados"	Art. 195º (2) (3) (4), Anexo	Estágio profissional	<p>No respeitante ao estágio e às suas fases, estas disposições legais estabelecem que o estágio tem início, pelo menos, uma vez em cada ano civil, em data a fixar pelo Conselho Geral, e a duração máxima de 18 meses, contados da data de inscrição até à realização da prova de agregação. A primeira fase do estágio, com a duração mínima de seis meses, destina-se a habilitar os estagiários com os conhecimentos técnico-profissionais e deontológicos essenciais para a prática de atos próprios da profissão, podendo ser exigido aos estagiários a feitura de trabalhos ou relatórios que comprovem os conhecimentos adquiridos, os quais devem ser tidos em conta na sua avaliação final como elementos integrantes da prova de agregação. A segunda fase do estágio visa uma formação alargada, complementar e progressiva dos advogados estagiários através da vivência da profissão, baseada no relacionamento com os patronos tradicionais, intervenções judiciais em práticas tuteladas, contactos com a vida judiciária e demais serviços relacionados com a atividade profissional, assim como o aprofundamento dos conhecimentos técnicos e apuramento da consciência deontológica mediante a frequência de ações de formação temática e participação no regime do acesso ao direito e à justiça no quadro legal vigente.</p> <p>A duração atual do estágio de advocacia resulta da recente Deliberação n.º 1096-A/2017 da Ordem dos Advogados, que estabelece no Art. 2º (1): "(...) o estágio tem a duração efetiva mínima de dezasseis meses e máxima de dezoito meses, contados desde a data do início do curso de estágio em que o advogado estagiário se inscreve até à data de realização do último exame que integra a prova de agregação do mesmo curso de estágio". O prazo máximo de 18 meses está em consonância com a duração máxima definida nos termos do Art. 8º (2) da Lei n.º 2/2013.</p>	<p>Propõe-se que a formação teórica do estágio profissional disponibilize a opção de <i>e-learning</i>.</p> <p>Propõe-se que as disciplinas que fazem parte do currículo universitário obrigatório do curso de Direito (como a licenciatura em Direito, ou proposta de curso de "conversão" ou curso de pós-graduação), não sejam incluídas na formação teórica oferecida durante os primeiros seis meses do estágio profissional. Isso teria um impacto benéfico na duração do estágio profissional.</p> <p>Propõe-se que a avaliação final do estágio profissional de advogados seja realizada por um órgão independente da Ordem profissional, que possa incluir membros da Ordem profissional, mas que deve incluir também outros profissionais de reconhecido mérito, como professores de Direito e magistrados, entre outros.</p> <p>Propõe-se que todas as taxas e encargos do estágio profissional sejam proporcionais, refletindo os custos de organização do estágio seguindo critérios claros e transparentes.</p>
26	Lei n.º 145/2015 "Estatutos da Ordem dos Advogados"	Art. 195º (9), Anexo	Estágio profissional	Esta disposição legal estabelece que "cabe ao Conselho Geral [da Ordem dos Advogados] propor a regulamentação do modelo concreto de formação inicial e complementar durante o estágio, estrutura orgânica dos serviços de formação e respetivas competências, sistema de avaliação contínua, regime de acolhimento e integração no modelo de estágio de formação externa facultada por outras instituições e organização e realização da prova de agregação". Ou seja, a Ordem dos Advogados tem o direito exclusivo de organizar, estruturar e regulamentar o programa de estágio. A avaliação dos estagiários é realizada exclusivamente por pares da Ordem dos Advogados.	Propõe-se que a avaliação final do estágio profissional dos candidatos a advogados seja realizada por um órgão independente da Ordem profissional, que possa incluir membros da Ordem profissional, mas que deve incluir também outros profissionais de reconhecido mérito, como professores de Direito e magistrados, entre outros.
27	Lei n.º 145/2015 "Estatutos da Ordem dos Advogados"	Art. 204º (2), Anexo	Inscrição e registo	<p>A representação e o mandato judicial perante os tribunais portugueses só podem ser exercidos por advogados da UE que exerçam a sua atividade com o seu título profissional de origem sob a orientação de advogado com a inscrição em vigor na Ordem dos Advogados.</p> <p>Os advogados da UE podem ainda exercer a sua atividade em Portugal com o título de advogado, mediante prévia inscrição na Ordem dos Advogados [cf. Art. 204º (3) da Lei n.º 145/2015].</p> <p>Note-se que o Art. 5º (2) da Diretiva (CEE) n.º 77/249/CEE ("tendente a facilitar o exercício efetivo da livre prestação de serviços pelos advogados") não exige que um advogado tenha de ser acompanhado por advogado nacional, deixando ao Estado-membro essa prerrogativa. O Art. 4º (1) da mesma Diretiva (CEE) n.º 77/249/CEE, exclui a obrigatoriedade de inscrição numa organização profissional no referido Estado. Na legislação nacional, um advogado da UE que não seja acompanhado por patrono, terá que inscrever-se na Ordem.</p>	Propõe-se a reavaliação da disposição com vista a identificar outro procedimento alternativo, que permita que os advogados de outro Estado-Membro da UE apresentem provas do seu conhecimento da língua portuguesa, da legislação nacional e dos procedimentos judiciais através de outro mecanismo alternativo à obrigação de serem supervisionados por um advogado membro da Ordem dos Advogados ou terem que se inscrever na Ordem dos Advogados.
28	Lei n.º 145/2015 "Estatutos da Ordem dos Advogados"	Art. 213º (1) (2), Anexo	Propriedade/ Sociedade em sociedades profissionais	Os advogados podem exercer a profissão constituindo ou ingressando em sociedades de advogados, como sócios ou associados. Podem ainda ser sócios de sociedades de advogados: (a) Sociedades de advogados previamente constituídas e inscritas na Ordem dos Advogados; (b) Organizações associativas de profissionais equiparadas a advogados constituídas noutro Estado membro da União Europeia cujo capital e direitos de voto caiba maioritariamente aos profissionais em causa.	<p>Propõe-se que a propriedade e sociedade em sociedades profissionais de advogados sejam abertas a profissionais de outras áreas de atividade e a outros investidores.</p> <p>Propõe-se que seja permitido que profissionais de outras áreas de atividade e outros investidores possam deter a maioria do capital social de uma sociedade profissional de advogados, juntamente com a maioria dos direitos de voto.</p>



N.º OCDE	N.º e título do ato legislativo	Artigo	Categoria temática	Descrição da restrição à concorrência	Propostas de alteração legislativa e/ou regulatórias
29	Lei n.º 145/2015 "Estatutos da Ordem dos Advogados"	Art. 213º (6), Anexo	Gestão e administração de sociedades profissionais	Os membros do órgão executivo das sociedades de advogados independentemente da sua qualidade como advogados inscritos na Ordem dos Advogados devem respeitar os princípios e regras deontológicas, a autonomia técnica e científica e as garantias conferidas aos advogados pela lei e pelo presente Estatuto. Esta disposição legal entende que só advogados poderão exercer funções no órgão executivo das sociedades de advogados. Note-se, em comparação, que a Lei n.º 2/2013 é menos restritiva e apenas requer, no seu Art. 27º (3) (a) que pelo menos um dos gerentes ou administrador uma sociedade profissional deverá ser membro da associação pública profissional respetiva (...), neste caso a Ordem dos Advogados.	Propõe-se que o legislador revogue as disposições que limitam a escolha dos membros do órgão executivo das sociedades de profissionais, em particular, impondo que os mesmos ou algum dos mesmos seja(m) membro(s) da respetiva Ordem profissional.
30	Lei n.º 145/2015 "Estatutos da Ordem dos Advogados"	Art. 213º (7), Anexo	Multidisciplinaridade e em sociedades profissionais	Não é permitido às sociedades de advogados exercer direta ou indiretamente a sua atividade em qualquer tipo de associação ou integração com outras profissões, atividades e entidades cujo objeto social não seja o exercício exclusivo da advocacia.	Propõe-se a eliminação da proibição da prática multidisciplinar em sociedades profissionais formadas por estes profissionais, particularmente no caso das quatro profissões jurídicas, onde o "modelo de sociedade profissional" é o único modelo permitido para a prática da profissão de forma coletiva. Propõe-se a eliminação da proibição de partilha de honorários entre advogados e profissionais de outras áreas de atividade, jurídicos ou não jurídicos, em escritórios de advocacia.
31	Regulamento n.º 40/2005 "Regulamento dos Laudos de Honorários"	Art. 1º, Anexo I	Taxas e encargos profissionais	Compete às secções do Conselho Superior da Ordem dos Advogados dar laudo sobre honorários, nos termos da alínea e) do Art. 43º (3) (e) do Estatuto da Ordem dos Advogados, em relação aos serviços profissionais prestados por advogados nacionais ou estrangeiros inscritos na Ordem dos Advogados portugueses e ainda aos legitimamente prestados pelos advogados estrangeiros registados na Ordem dos Advogados portugueses sob o seu título profissional de origem.	Propõe-se que seja instaurado um procedimento de recurso envolvendo uma terceira parte independente, como um Provedor para as profissões jurídicas, evitando assim possíveis decisões desproporcionais.
32	Regulamento n.º 40/2005 "Regulamento dos Laudos de Honorários"	Art. 15º (4) (5), Anexo I	Taxas e encargos profissionais	Sobre o Parecer do Relator, estas disposições legais estabelecem que o Parecer deve concluir pela proposta de concessão de laudo se a diferença de valores entre os honorários fixados e os que o Relator consideraria moderados for inferior a 10% dos primeiros. E no caso de entender que não deve ser concedido laudo por imoderação dos honorários fixados, o Relator deve propor o valor dos honorários que, se tivesse sido praticado, mereceria laudo favorável.	Propõe-se que seja instaurado um procedimento de recurso envolvendo uma terceira parte independente, como um Provedor para as profissões jurídicas, evitando assim possíveis decisões desproporcionais.
33	Regulamento n.º 40/2005 "Regulamento dos Laudos de Honorários"	Anexo II	Despesas administrativas	Este Anexo II estabelece os valores de emolumentos, com referência ao Art. 23º do Regulamento dos laudos de honorários (Anexo I). O Art. 23º estabelece que: Pelo pedido de laudo, exceto quando solicitado por outro Conselho da Ordem dos Advogados, são devidos emolumentos fixados pelo Conselho Geral, a suportar pelo requerente e pelos interessados que queiram intervir no processo de laudo; Verificando-se resolução amigável da pendência a que alude o Art. 15º (1), haverá lugar ao reembolso de 50% dos emolumentos pagos; Se o pedido for ordenado pelo juiz, deve a secretaria do tribunal assegurar o pagamento dos emolumentos, previsto no n.º 1 deste preceito, que serão suportados a final de acordo com as regras gerais; Por cada pedido de revisão são devidos emolumentos equivalentes a um quarto do montante pago pelo respetivo pedido de laudo.	Propõe-se que o valor destes emolumentos, como quaisquer outras taxas administrativas, seja definido e justificado de forma clara, transparente, proporcional e refletir os custos da prestação desses serviços.
34	Regulamento n.º 913-A/2015 "Regulamento Nacional de Estágio", alterado pela Deliberação 1096-A/2017 da Ordem dos Advogados	Art. 2º-A (5) (6)	Estágio profissional	O estágio de advocacia é composto por duas fases. A primeira fase do estágio destina-se a garantir a iniciação aos aspetos técnicos da profissão e a habilitar o advogado estagiário com os conhecimentos técnico-profissionais e deontológicos essenciais ao exercício da advocacia, assegurando que o advogado estagiário, ao transitar para a segunda fase, está apto à realização dos atos próprios da advocacia no âmbito da sua competência. A segunda fase do estágio visa o desenvolvimento e aprofundamento progressivos das exigências práticas da advocacia através da vivência da profissão baseada no relacionamento do advogado estagiário com o patrono e o seu escritório, de intervenções judiciais em práticas tuteladas, de contactos com a vida judiciária, repartições e todos os serviços relacionados com o exercício da atividade profissional e bem assim a consolidação dos conhecimentos técnico-profissionais e o apuramento dos conhecimentos deontológicos, nomeadamente através da frequência de ações de formação temática exigidas pelos serviços de estágio da Ordem dos Advogados e da participação no regime do acesso ao direito e à justiça no quadro legal vigente.	Propõe-se que a formação teórica do estágio profissional disponibilize a opção de <i>e-learning</i> . Propõe-se que as disciplinas que fazem parte do currículo universitário obrigatório do curso de Direito (como a licenciatura em Direito, ou as propostas de curso de "conversão" ou curso de pós-graduação), não sejam incluídas na formação teórica oferecida durante os primeiros seis meses do estágio profissional. Tal teria um impacto benéfico na duração do estágio profissional. Propõe-se que a avaliação final do estágio profissional de advogados seja realizada por um órgão independente da Ordem profissional, que possa incluir membros da Ordem profissional, mas que deve incluir também outros profissionais de reconhecido mérito, como professores de Direito e magistrados, entre outros. Propõe-se que todas as taxas e encargos do estágio profissional sejam proporcionais, refletindo os custos de organização do estágio seguindo critérios claros e transparentes.
35	Regulamento n.º 913-A/2015 "Regulamento Nacional de Estágio",	Art. 3º; Art. 4º	Estágio profissional	A prossecução coordenada dos fins e objetivos do estágio é assegurada pela Comissão Nacional de Estágio e Formação (CNEF), que funciona sob a direção e tutela do Conselho	Propõe-se que a avaliação final do estágio profissional dos candidatos a advogados seja realizada por um órgão independente da Ordem profissional, que possa incluir membros da Ordem profissional, mas que



N.º OCDE	N.º e título do ato legislativo	Artigo	Categoria temática	Descrição da restrição à concorrência	Propostas de alteração legislativa e/ou regulatórias
	alterado pela Deliberação 1096-A/2017 da Ordem dos Advogados			<p>Geral. A CNEF é composta por quinze membros, sendo oito indicados pelo Conselho Geral, um dos quais preside com voto de qualidade, e os restantes sete indicados por cada um dos Conselhos Regionais. Todos os membros advogados da CNEF têm que ter a sua inscrição ativa na Ordem dos Advogados e não podem ter sido sancionados com pena disciplinar superior a multa. O mandato dos membros da CNEF cessa com o termo do mandato do Conselho Geral que os tiver nomeado, mantendo-se em funções de mera gestão até à sua substituição. O mandato cessa por caducidade e ainda por renúncia ou exoneração do Conselho Geral. A CNEF pode, sob proposta do seu presidente, e após ratificação pelo Conselho Geral, convidar entidades terceiras para com elas colaborar no âmbito das suas atribuições.</p> <p>Cabe à CNEF adotar resoluções no âmbito das matérias que lhe estejam cometidas pelo presente regulamento ou por deliberação do Conselho Geral, emitir pareceres, coordenar os Centros de Estágio na realização concreta dos princípios gerais da formação e dos programas de estágio e apresentar propostas de regulamentação ao Conselho Geral, tudo com vista a garantir uma preparação profissional rigorosa e criteriosa dos Advogados estagiários a nível nacional. Compete ainda à CNEF assegurar a execução de um sistema de formação e qualificação justo e proporcionado às elevadas exigências do acesso à profissão, no respeito pelos princípios gerais definidos pelo Conselho Geral. Sempre que o Bastonário entender conveniente, o presidente da CNEF representa a Ordem dos Advogados nos eventos nacionais ou internacionais que se relacionem, pelo seu objeto, com interesses específicos do estágio ou da formação dos Advogados. A CNEF pode colaborar com outras instituições, nacionais ou internacionais, e propor ao Conselho Geral a celebração de convénios, protocolos e acordos com as universidades, escolas profissionais e organismos profissionais representativos de outras profissões jurídicas. A CNEF dispõe de secretariado próprio e é dotada dos meios financeiros, logísticos e administrativos aprovados em Conselho Geral.</p>	deve incluir também outros profissionais de reconhecido mérito, como professores de Direito e magistrados, entre outros.
36	Regulamento n.º 913-A/2015 "Regulamento Nacional de Estágio", alterado pela Deliberação 1096-A/2017 da Ordem dos Advogados	Art. 19º (1)	Estágio profissional	A primeira fase do curso de estágio (com uma duração de seis meses) é constituída pelo trabalho e permanência do advogado estagiário no escritório do Patrono e pela frequência das sessões de formação disponibilizadas pelos Centros de Estágio ou determinadas pela CNEF.	Propõe-se que a formação teórica do estágio profissional disponibilize a opção de <i>e-learning</i> . Propõe-se que as disciplinas que fazem parte do currículo universitário obrigatório do curso de Direito (como a licenciatura em Direito, o curso de "conversão" ou curso de pós-graduação) não sejam incluídas na formação teórica oferecida durante os primeiros seis meses do estágio profissional. Tal teria um impacto benéfico na duração do estágio profissional.
37	Regulamento n.º 913-A/2015 "Regulamento Nacional de Estágio", alterado pela Deliberação 1096-A/2017 da Ordem dos Advogados	Art. 19º (2)	Estágio profissional	Os Centros de Estágio disponibilizam sessões de formação obrigatórias, designadamente nas áreas de deontologia profissional, prática processual civil e prática processual penal, de acordo com programas a definir pela CNEF e a aprovar pelo Conselho Geral.	Propõe-se que a formação teórica do estágio profissional disponibilize a opção de <i>e-learning</i> . Propõe-se que as disciplinas que fazem parte do currículo universitário obrigatório do curso de Direito (como a licenciatura em Direito, o curso de "conversão" ou curso de pós-graduação) não sejam incluídas na formação teórica oferecida durante os primeiros seis meses do estágio profissional. Tal teria um impacto benéfico na duração do estágio profissional, como é o caso dos advogados.
38	Regulamento n.º 913-A/2015 "Regulamento Nacional de Estágio", alterado pela Deliberação 1096-A/2017 da Ordem dos Advogados	Art. 19º (3)	Estágio profissional	Os advogados estagiários devem participar num mínimo de 75% das sessões de formação obrigatória de cada uma das áreas de formação. Em caso de situação de maternidade, doença grave ou outro motivo justificado de natureza semelhante, poderá, sob requerimento, e por decisão do Centro de Estágio, ser considerada justificada a ausência a sessões de formação até 50%.	Propõe-se que a formação teórica do estágio profissional disponibilize a opção de <i>e-learning</i> . Propõe-se que as disciplinas que fazem parte do currículo universitário obrigatório do curso de Direito (como a licenciatura em Direito, o curso de "conversão" ou curso de pós-graduação) não sejam incluídas na formação teórica oferecida durante os primeiros seis meses do estágio profissional. Tal teria um impacto benéfico na duração do estágio profissional, como é o caso dos advogados.
39	Regulamento n.º 913-A/2015 "Regulamento Nacional de Estágio", alterado pela Deliberação 1096-A/2017 da Ordem dos Advogados	Art. 21º	Estágio profissional	<p>A prática tutelada e a formação temática mencionadas no Art. 2.º-A (6) (prática tutelada pelo patrono do estagiário e a frequência de ações de formação temática, no âmbito da segunda fase do estágio) decorrem, respetivamente, sob a orientação geral e permanente do patrono e a direção dos Centros de Estágio e da CNEF.</p> <p>O Art. 2.º-A (6) estabelece que: a segunda fase do estágio visa o desenvolvimento e aprofundamento progressivos das exigências práticas da advocacia através da vivência da profissão baseada no relacionamento do advogado estagiário com o patrono e o seu escritório, de intervenções judiciais em práticas tuteladas, de contactos com a vida judiciária, repartições e todos os serviços relacionados com o exercício da atividade profissional e bem assim a consolidação dos conhecimentos técnico-profissionais e o apuramento dos conhecimentos deontológicos, nomeadamente através da frequência de</p>	Propõe-se que a avaliação final do estágio profissional dos candidatos a advogados seja realizada por um órgão independente da Ordem profissional, que possa incluir membros da Ordem profissional, mas que deve incluir também outros profissionais de reconhecido mérito, como professores de Direito e magistrados, entre outros.



N.º OCDE	N.º e título do ato legislativo	Artigo	Categoria temática	Descrição da restrição à concorrência	Propostas de alteração legislativa e/ou regulatórias
				ações de formação temática exigidas pelos serviços de estágio da Ordem dos Advogados e da participação no regime do acesso ao direito e à justiça no quadro legal vigente.	
40	Regulamento n.º 913-C/2015 "Regulamento de Inscrição de Advogados e Advogados Estagiários"	Art. 2º (1) (2)	Qualificações académicas	Estas disposições legais estabelecem que só podem inscrever-se na Ordem dos Advogados os titulares do grau académico necessário nos termos previstos no Estatuto da Ordem, que reúnam os demais requisitos de inscrição prescritos nesse diploma legal e no presente regulamento. E que a inscrição e sua manutenção em vigor é condição do exercício dos direitos e do título de «Advogado» e de «Advogado estagiário».	Propõe-se que o acesso à profissão de advogado seja possível para quem seja titular de outro diploma universitário que não seja em Direito. Propõe-se que o legislador, em colaboração com a Ordem dos Advogados possam estabelecer um processo transparente, proporcional e não discriminatório de identificação de vias alternativas para a aquisição de qualificações estritamente necessárias ou adequadas para o exercício da profissão jurídica. Neste caso, podem ser exigidos aos candidatos a titularidade de um diploma pós-graduado em Direito ou a necessidade de obterem um curso de "conversão" (" <i>conversion course</i> "). Manter-se-á a necessidade de efetuar o estágio profissional e aprovação no exame da Ordem.
41	Regulamento n.º 913-C/2015 "Regulamento de Inscrição de Advogados e Advogados Estagiários"	Art. 6º (2) (c) (f)	Inscrição e registo	O requerimento de inscrição de advogado estagiário é apresentado junto do Conselho Regional competente em razão do domicílio do patrono, com a junção de um conjunto de documentos dando-se como exemplo, o da necessidade de junção de uma "certidão de narrativa do registo de nascimento" e de "bilhete de identidade".	Propõe-se que seja efetuado um esforço sistemático para reduzir a carga administrativa e burocrática associada a este tipo de atos administrativos. A título exemplificativo, propõe-se a eliminação da "certidão de narrativa do registo de nascimento" como documento obrigatório para a inscrição na Ordem dos Advogados como "Advogado estagiário" quando existam outros documentos com igual valor probatório/identificativo. Propõe-se que seja maximizada a possibilidade de entrega de documentação por via eletrónica.
42	Regulamento n.º 913-C/2015 "Regulamento de Inscrição de Advogados e Advogados Estagiários"	Art. 8º (1)	Inscrição e registo/Estágio	Esta disposição legal estabelece que a inscrição como advogado depende do cumprimento das obrigações de estágio com aprovação na prova de agregação nos termos do regulamento de estágio que estiver em vigor. Note-se que a Lei n.º 2/2013 estabelece no seu Art. 8º (1) (c) que os estatutos das associações públicas profissionais (...) devem regular várias matérias entre as quais os estágios profissionais ou outros, previstos em lei especial, que sejam justificadamente necessários para o acesso e exercício da profissão.	Propõe-se que a avaliação final do estágio profissional dos candidatos a advogados seja realizada por um órgão independente da Ordem profissional, que possa incluir membros da Ordem profissional, mas que deve incluir também outros profissionais de reconhecido mérito, como professores de Direito e magistrados, entre outros. Propõe-se que todas as taxas e encargos do estágio profissional sejam proporcionais e refletir os custos de organização e disponibilização dos estágios, seguindo critérios claros e transparentes.
43	Regulamento n.º 913-C/2015 "Regulamento de Inscrição de Advogados e Advogados Estagiários"	Art. 9º (2) (c) (f); Art. 12º (3) (b) (e)	Inscrição e registo	Estas disposições legais estabelecem as diferentes regras relativamente ao processo para requerer inscrição na Ordem dos Advogados, ao processo de tramitação subsequente à inscrição na Ordem dos Advogados, e à inscrição na Ordem de Doutores em Ciências Jurídicas e de antigos magistrados como Advogados. Enumeram as listas de documentos a apresentar à Ordem pelos candidatos à inscrição com a junção de um conjunto de documentos, dando-se como exemplo, o da necessidade de junção de uma "certidão de narrativa do registo de nascimento" e de "bilhete de identidade".	Propõe-se que seja efetuado um esforço sistemático para reduzir a carga administrativa e burocrática associada a este tipo de atos administrativos. A título exemplificativo, propõe-se a eliminação da "certidão de narrativa do registo de nascimento" como documento obrigatório para a inscrição na Ordem dos Advogados como "Advogado" quando existam outros documentos com igual valor probatório/identificativo. Propõe-se que seja maximizada a possibilidade de entrega de documentação por via eletrónica.
44	Regulamento n.º 913-C/2015 "Regulamento de Inscrição de Advogados e Advogados Estagiários"	Art. 18º (2) (e) (j)	Inscrição e registo	Estas disposições legais estabelecem as condições necessárias para um advogado de nacionalidade brasileira se poder inscrever na Ordem dos Advogados de Portugal, nomeadamente como é efetuado o requerimento de inscrição e a documentação necessária. Enumeram as listas de documentos a apresentar à Ordem pelos candidatos à inscrição com a junção de um conjunto de documentos, dando-se como exemplo, o da necessidade de junção de uma "certidão de narrativa do registo de nascimento" e de "passaporte".	Propõe-se que seja efetuado um esforço sistemático para reduzir a carga administrativa e burocrática associada a este tipo de atos administrativos numa base recíproca. A título exemplificativo, propõe-se a eliminação da "certidão de narrativa do registo de nascimento" como documento obrigatório para a inscrição na Ordem dos Advogados como "Advogado" quando existam outros documentos com igual valor probatório/identificativo. Propõe-se que seja maximizada a possibilidade de entrega de documentação por via eletrónica.
45	Regulamento n.º 913-C/2015 "Regulamento de Inscrição de Advogados e Advogados Estagiários"	Art. 21º	Inscrição e registo	Esta disposição legal define o processo a seguir por um advogado de nacionalidade estrangeira não abrangido por regimes de reciprocidade com Portugal, para requerer a sua inscrição na Ordem dos Advogados, incluindo a documentação necessária. Entre esta documentação conta-se a certidão de narrativa do registo de nascimento ou documento equivalente do Estado de origem, e cópia do título de autorização de residência emitido pela autoridade competente do Estado português, devendo ser exibido o respetivo original.	Propõe-se a eliminação da "certidão de narrativa do registo de nascimento" como documento obrigatório para a inscrição na Ordem dos Advogados de Portugal. Propõe-se que se reanalise a necessidade de incluir uma cópia do título de autorização de residência emitido pela autoridade competente do Estado português, já que o controlo de autorização de residência em Portugal é efetuado noutra sede. Propõe-se a revisão da existente lista de documentos a serem entregues para se poder efetuar esta inscrição. Propõe-se que seja efetuado um esforço claro e sistemático para reduzir a carga administrativa e burocrática associada a este tipo de atos administrativos, incluindo a dispensa da entrega de documentos inúteis. Propõe-se que seja maximizada a possibilidade de entrega de documentação por via eletrónica.
46	Regulamento n.º 913-C/2015 "Regulamento de Inscrição de Advogados e Advogados Estagiários"	Art. 22º	Inscrição e registo	Esta disposição legal define o processo de tramitação preparatória e inscrição de cidadãos estrangeiros como Advogados precedida de estágio, a seguir nos casos não abrangidos por regimes de reciprocidade com Portugal, incluindo a documentação necessária. Entre esta documentação conta-se a certidão de narrativa do registo de nascimento ou documento equivalente do Estado de origem, e cópia do título de autorização de	Propõe-se a eliminação da "certidão de narrativa do registo de nascimento" como documento obrigatório para a inscrição na Ordem dos Advogados de Portugal. Propõe-se que se reanalise a necessidade de incluir uma cópia do título de autorização de residência emitido pela autoridade competente do Estado português, já que o controlo de autorização de residência em Portugal é efetuado noutra sede.



N.º OCDE	N.º e título do ato legislativo	Artigo	Categoria temática	Descrição da restrição à concorrência	Propostas de alteração legislativa e/ou regulatórias
				residência emitido pela autoridade competente do Estado português, devendo ser exibido o respetivo original.	Propõe-se a revisão da existente lista de documentos a serem entregues para se poder efetuar esta inscrição. Propõe-se que seja feito um esforço claro e sistemático para reduzir a carga administrativa e burocrática associada a este tipo de atos administrativos, incluindo a dispensa da entrega de documentos inúteis. Propõe-se que seja maximizada a possibilidade de entrega de documentação por via eletrónica.
47	Regulamento n.º 913-C/2015 "Regulamento de Inscrição de Advogados e Advogados Estagiários"	Art. 29º	Exercício de atos próprios por outros advogados da U.E.	Esta disposição legal estabelece que a representação e o mandato judicial perante os tribunais portugueses só podem ser exercidos por advogados da UE que exerçam a sua atividade com o seu título profissional de origem sob a orientação efetiva de advogado com a inscrição em vigor na Ordem dos Advogados. A procuração forense passada a advogado da UE deve identificar devidamente o advogado inscrito na Ordem dos Advogados responsável pela orientação do patrocínio e a qualidade em que este intervém. A exigência de que o advogado de outro Estado-Membro da UE seja acompanhado por um advogado membro da Ordem dos Advogados para representar um cliente num tribunal português parece estar abrangida pelo âmbito de aplicação do Art. 5º da Diretiva (CEE) n.º 77/249/CEE. No entanto, a Diretiva não impõe esse requisito, deixando a decisão para o Estado-Membro. Este requisito implica um custo ou um encargo acrescido, para o exercício da atividade em Portugal, podendo dissuadir a entrada de operadores no mercado. O Art. 5.º da Diretiva (CEE) n.º 77/249/CEE estabelece que: « <i>No que respeita ao exercício das actividades relativas à representação e à defesa de um cliente em juízo, os Estados-membros podem exigir aos advogados mencionados no artigo 1.º: que, de acordo com as regras ou usos locais, sejam apresentados ao presidente da jurisdição e, se for caso disso, ao bastonário competente no Estado-membro de acolhimento; que actuem de concerto, quer com um advogado que exerça perante a jurisdição competente e que será, se necessário, responsável perante essa jurisdição, quer com um «avoué» ou um «procuratore» que exerçam perante essa jurisdição.</i> »	Propõe-se que seja efetuada uma reavaliação desta disposição, em consonância com o Art. 5.º da Diretiva (CEE) n.º 77/249/CEE, com vista a aferir da possibilidade de permitir que os advogados de outro Estado-Membro da UE apresentem provas do seu conhecimento da língua portuguesa, da legislação nacional e dos procedimentos judiciais através de um mecanismo alternativo à obrigação de serem supervisionados por um advogado membro da Ordem dos Advogados.
48	Regulamento n.º 913-C/2015 "Regulamento de Inscrição de Advogados e Advogados Estagiários"	Art. 30º	Inscrição e registo	Esta disposição legal determina que o estabelecimento em Portugal dos advogados da UE mencionados no Art. 23º deste Regulamento (relativo ao reconhecimento em Portugal dos títulos profissionais de advogado nos diferentes Estados-Membros da UE), que pretendam exercer a sua atividade com o título profissional de «Advogado», em plena igualdade de direitos e deveres com os advogados portugueses, depende de prévia inscrição na Ordem dos Advogados nos mesmos termos destes últimos. Acresce que a utilização do título profissional de «Advogado» não prejudica o direito de utilização do título profissional de origem. Este requisito implica um custo ou um encargo acrescido, para o exercício da atividade em Portugal, podendo dissuadir a entrada de operadores no mercado. Note-se que o Art. 4º (1) da Diretiva (CEE) n.º 77/249/CEE estabelece que « <i>As atividades relativas à representação e à defesa de um cliente em juízo ou perante autoridades públicas serão exercidas em cada Estado-membro de acolhimento nas condições previstas quanto aos advogados estabelecidos nesse Estado, com exclusão de qualquer requisito de residência ou de inscrição numa organização profissional no referido Estado.</i> »	Propõe-se que seja efetuada uma reanálise dos requisitos legais desta disposição, para garantir a sua conformidade com o Art. 4º (1) da Diretiva (CEE) n.º 77/249/CEE, no que à necessidade de inscrição na Ordem profissional respeita.
49	Regulamento n.º 913-C/2015 "Regulamento de Inscrição de Advogados e Advogados Estagiários"	Art. 31º; Art. 32º	Inscrição e registo	Estas disposições legais estabelecem as condições que devem ser observadas no processo de requerimento de inscrição de um advogado da UE na Ordem dos Advogados de Portugal, incluindo a documentação necessária. Entre esta documentação conta-se a certidão de narrativa do registo de nascimento ou documento equivalente do Estado de origem. E estabelecem também o processo de tramitação preparatória e inscrição de advogado da UE.	Propõe-se a eliminação da "certidão de narrativa do registo de nascimento" como documento obrigatório para a inscrição na Ordem dos Advogados, quando existam outros documentos com igual valor probatório/identificativo. Propõe-se a revisão da existente lista de documentos a serem entregues para se poder efetuar esta inscrição. Deve ser feito um esforço claro e sistemático para reduzir a carga administrativa e burocrática associada a este tipo de atos administrativos. Propõe-se que seja maximizada a possibilidade de entrega de documentação por via eletrónica.
50	Regulamento n.º 913-C/2015 "Regulamento de Inscrição de Advogados e Advogados Estagiários"	Art. 51º; Art. 52º	Regime autorregulatório	Estas disposições legais estabelecem as situações em que o Conselho Geral da Ordem ou o Conselho Regional competente consoante se trate de advogado ou de advogado estagiário, respetivamente, determina o cancelamento da inscrição do mesmo, nomeadamente após ser proferida decisão definitiva que julgue verificada a falta de idoneidade para o exercício da profissão, nos termos do Estatuto da Ordem dos	Propõe-se que o legislador altere o quadro legislativo e regulatório separando a função regulatória da função representativa nas Ordens Profissionais. Tal separação envolverá a criação de um órgão independente, que poderá ser externo à Ordem Profissional e por setor de atividade, ou poderá ser criado um órgão dentro da atual Ordem Profissional, efetivamente separado dos restantes órgãos da Ordem Profissional. O órgão independente assumiria a principal regulamentação da profissão, como matérias que



N.º OCDE	N.º e título do ato legislativo	Artigo	Categoria temática	Descrição da restrição à concorrência	Propostas de alteração legislativa e/ou regulatórias
				Advogados, e após ser proferida decisão definitiva que condene na pena disciplinar de expulsão. E determinam os efeitos do cancelamento da inscrição de um membro da Ordem, nomeadamente impedimento do exercício da advocacia e o uso do título de «Advogado» ou de «Advogado estagiário».	dizem respeito ao acesso à profissão. A direção do órgão regulador seria composta por representantes da própria profissão e de outras pessoas, incluindo indivíduos de alto perfil de outros órgãos reguladores ou organizações, representantes de organizações de consumidores e académicos. O órgão que assuma a função regulatória deverá procurar densificar os valores e princípios éticos (idoneidade) que conduzem ao estabelecimento de padrões de conduta apelando à jurisprudência existente (da própria associação profissional ou dos tribunais) sempre que possível. A introdução de um órgão independente e com funções de regulação incentivará uma melhor regulamentação da profissão e mais incentivos para inovar, em benefício dos clientes. Tal atenuará o conflito de interesses inerente no sistema de autorregulamentação e protegerá o interesse público.
51	Regulamento n.º 873/2016 "Regulamento do Gabinete de Consulta Jurídica e de Apoio Jurídico do Município de Arruda dos Vinhos"	Art. 5º (1)	Restrições geográficas no exercício de apoio judiciário /Atividades reservadas	A indicação apenas de advogados inscritos pela correspondente Comarca e a preferência por advogados que residam no concelho para prestarem apoio jurídico é restritiva. De facto, exclui advogados residentes noutros concelhos e inscritos por outras Comarcas, da prestação desses serviços jurídicos. Advogados residentes em outros concelhos ou inscritos noutras Comarcas podem ter interesse em prestar assistência jurídica neste concelho. Além disso, outros profissionais da área jurídica, como solicitadores, também estarão qualificados para prestar tais serviços de assistência jurídica e são excluídos da prestação desses serviços. Note-se também que um mais amplo uso e confiabilidade nos serviços <i>online</i> pode atenuar a necessidade de um contacto pessoal entre o beneficiário da assistência jurídica e o profissional que presta apoio jurídico.	Propõe-se a alteração da disposição legal para que a prestação de tais serviços jurídicos não se restrinja aos advogados inscritos na Comarca que cobre este município específico. O fornecimento de tais serviços deve ser aberto a todos os profissionais legais que possam ter interesse em fornecer tais serviços, sejam inscritos na Comarca que cobre este município específico ou em Comarcas vizinhas, e que estejam disponíveis para prestar tais serviços. Propõe-se que se altere a disposição legal para que outros profissionais da área jurídica, tais como solicitadores, possam prestar esses serviços jurídicos dentro da estrutura do apoio jurídico, ou seja, assessoria jurídica e representação jurídica.
52	Portaria n.º 993/91 "Regulamento do Gabinete de Consulta Jurídica de Évora"	Art. 5º (1)	Restrições geográficas no exercício de apoio judiciário /Atividades reservadas	A indicação apenas de advogados inscritos pela correspondente Comarca e a preferência por advogados que residam no concelho para prestarem apoio jurídico é restritiva. De facto, exclui advogados residentes noutros concelhos e inscritos por outras Comarcas, da prestação desses serviços jurídicos. Advogados residentes em outros concelhos ou inscritos noutras Comarcas podem ter interesse em prestar assistência jurídica neste concelho. Além disso, outros profissionais da área jurídica, como solicitadores, também estão qualificados para prestar tais serviços de assistência jurídica e são excluídos da prestação desses serviços. Note-se também que um mais amplo uso e confiabilidade nos serviços <i>online</i> pode atenuar a necessidade de um contacto pessoal entre o beneficiário da assistência jurídica e o profissional que presta apoio jurídico.	Propõe-se a alteração da disposição legal para que a prestação de tais serviços jurídicos não se restrinja aos advogados inscritos na Comarca que cobre este município específico. O fornecimento de tais serviços deve ser aberto a todos os profissionais legais que possam ter interesse em fornecer tais serviços, sejam inscritos na Comarca que cobre este município específico ou em Comarcas vizinhas, e que estejam disponíveis para prestar tais serviços. Propõe-se que se altere a disposição legal para que outros profissionais da área jurídica, tais como solicitadores, possam prestar esses serviços jurídicos dentro da estrutura do apoio jurídico, ou seja, assessoria jurídica e representação jurídica.
53	Portaria n.º 1000/91 "Regulamento do Gabinete de Consulta Jurídica de Lamego"	Art. 5º(1)	Restrições geográficas no exercício de apoio judiciário /Atividades reservadas	A indicação apenas de advogados inscritos pela correspondente Comarca e a preferência por advogados que residam no concelho para prestarem apoio jurídico é restritiva. De facto, exclui advogados residentes noutros concelhos e inscritos por outras Comarcas, da prestação desses serviços jurídicos. Advogados residentes em outros concelhos ou inscritos noutras Comarcas podem ter interesse em prestar assistência jurídica neste concelho. Além disso, outros profissionais da área jurídica, como solicitadores, também estão qualificados para prestar tais serviços de assistência jurídica e são excluídos da prestação desses serviços. Note-se também que um mais amplo uso e confiabilidade nos serviços <i>online</i> pode atenuar a necessidade de um contacto pessoal entre o beneficiário da assistência jurídica e o profissional que presta apoio jurídico.	Propõe-se a alteração da disposição legal para que a prestação de tais serviços jurídicos não se restrinja aos advogados inscritos na Comarca que cobre este município específico. O fornecimento de tais serviços deve ser aberto a todos os profissionais legais que possam ter interesse em fornecer tais serviços, sejam inscritos na Comarca que cobre este município específico ou em Comarcas vizinhas, e que estejam disponíveis para prestar tais serviços. Propõe-se que se altere a disposição legal para que outros profissionais da área jurídica, tais como solicitadores, possam prestar esses serviços jurídicos dentro da estrutura do apoio jurídico, ou seja, assessoria jurídica e representação jurídica.
54	Portaria n.º 1207/92 "Regulamento do Gabinete de Consulta Jurídica da Covilhã"	Art. 5º (1)	Restrições geográficas no exercício de apoio judiciário /Atividades reservadas	A indicação apenas de advogados inscritos pela correspondente Comarca e a preferência por advogados que residam no concelho para prestarem apoio jurídico é restritiva. De facto, exclui advogados residentes noutros concelhos e inscritos por outras Comarcas, da prestação desses serviços jurídicos. Advogados residentes em outros concelhos ou inscritos noutras Comarcas podem ter interesse em prestar assistência jurídica neste concelho. Além disso, outros profissionais da área jurídica, como solicitadores, também estão qualificados para prestar tais serviços de assistência jurídica e são excluídos da prestação desses serviços. Note-se também que um mais amplo uso e confiabilidade nos serviços <i>online</i> pode atenuar a necessidade de um contacto pessoal entre o beneficiário da assistência jurídica e o profissional que presta apoio jurídico.	Propõe-se a alteração da disposição legal para que a prestação de tais serviços jurídicos não se restrinja aos advogados inscritos na Comarca que cobre este município específico. O fornecimento de tais serviços deve ser aberto a todos os profissionais legais que possam ter interesse em fornecer tais serviços, sejam inscritos na Comarca que cobre este município específico ou em Comarcas vizinhas, e que estejam disponíveis para prestar tais serviços. Propõe-se que se altere a disposição legal para que outros profissionais da área jurídica, tais como solicitadores, possam prestar esses serviços jurídicos dentro da estrutura do apoio jurídico, ou seja, assessoria jurídica e representação jurídica.



N.º OCDE	N.º e título do ato legislativo	Artigo	Categoria temática	Descrição da restrição à concorrência	Propostas de alteração legislativa e/ou regulatórias
55	Portaria n.º 679/93 "Regulamento do Gabinete de Consulta Jurídica de Ponta Delgada"	Art. 7º (1)	Restrições geográficas no exercício de apoio judiciário /Atividades reservadas	A indicação apenas de advogados inscritos pela correspondente Comarca e a preferência por advogados que residam no concelho para prestarem apoio jurídico é restritiva. De facto, exclui advogados residentes noutros concelhos e inscritos por outras Comarcas, da prestação desses serviços jurídicos. Advogados residentes em outros concelhos ou inscritos noutras Comarcas podem ter interesse em prestar assistência jurídica neste concelho. Além disso, outros profissionais da área jurídica, como solicitadores, também estão qualificados para prestar tais serviços de assistência jurídica e são excluídos da prestação desses serviços. Note-se também que um mais amplo uso e confiabilidade nos serviços <i>online</i> pode atenuar a necessidade de um contacto pessoal entre o beneficiário da assistência jurídica e o profissional que presta apoio jurídico.	Propõe-se a alteração da disposição legal para que a prestação de tais serviços jurídicos não se restrinja aos advogados inscritos na Comarca que cobre este município específico. O fornecimento de tais serviços deve ser aberto a todos os profissionais legais que possam ter interesse em fornecer tais serviços, sejam inscritos na Comarca que cobre este município específico ou em Comarcas vizinhas, e que estejam disponíveis para prestar tais serviços. Propõe-se que se altere a disposição legal para que outros profissionais da área jurídica, tais como solicitadores, possam prestar esses serviços jurídicos dentro da estrutura do apoio jurídico, ou seja, assessoria jurídica e representação jurídica.
56	Portaria n.º 741/93 "Regulamento do Gabinete de Consulta Jurídica de Vila do Conde"	Art. 7º (1)	Restrições geográficas no exercício de apoio judiciário /Atividades reservadas	A indicação apenas de advogados inscritos pela correspondente Comarca e a preferência por advogados que residam no concelho para prestarem apoio jurídico é restritiva. De facto, exclui advogados residentes noutros concelhos e inscritos por outras Comarcas, da prestação desses serviços jurídicos. Advogados residentes em outros concelhos ou inscritos noutras Comarcas podem ter interesse em prestar assistência jurídica neste concelho. Além disso, outros profissionais da área jurídica, como solicitadores, também estão qualificados para prestar tais serviços de assistência jurídica e são excluídos da prestação desses serviços. Note-se também que um mais amplo uso e confiabilidade nos serviços <i>online</i> pode atenuar a necessidade de um contacto pessoal entre o beneficiário da assistência jurídica e o profissional que presta apoio jurídico.	Propõe-se a alteração da disposição legal para que a prestação de tais serviços jurídicos não se restrinja aos advogados inscritos na Comarca que cobre este município específico. O fornecimento de tais serviços deve ser aberto a todos os profissionais legais que possam ter interesse em fornecer tais serviços, sejam inscritos na Comarca que cobre este município específico ou em Comarcas vizinhas, e que estejam disponíveis para prestar tais serviços. Propõe-se que se altere a disposição legal para que outros profissionais da área jurídica, tais como solicitadores, possam prestar esses serviços jurídicos dentro da estrutura do apoio jurídico, ou seja, assessoria jurídica e representação jurídica.
57	Portaria n.º 1256/93 "Regulamento do Gabinete de Consulta Jurídica de Faro"	Art. 7º (1)	Restrições geográficas no exercício de apoio judiciário /Atividades reservadas	A indicação apenas de advogados inscritos pela correspondente Comarca e a preferência por advogados que residam no concelho para prestarem apoio jurídico é restritiva. De facto, exclui advogados residentes noutros concelhos e inscritos por outras Comarcas, da prestação desses serviços jurídicos. Advogados residentes em outros concelhos ou inscritos noutras Comarcas podem ter interesse em prestar assistência jurídica neste concelho. Além disso, outros profissionais da área jurídica, como solicitadores, também estão qualificados para prestar tais serviços de assistência jurídica e são excluídos da prestação desses serviços. Note-se também que um mais amplo uso e confiabilidade nos serviços <i>online</i> pode atenuar a necessidade de um contacto pessoal entre o beneficiário da assistência jurídica e o profissional que presta apoio jurídico.	Propõe-se a alteração da disposição legal para que a prestação de tais serviços jurídicos não se restrinja aos advogados inscritos na Comarca que cobre este município específico. O fornecimento de tais serviços deve ser aberto a todos os profissionais legais que possam ter interesse em fornecer tais serviços, sejam inscritos na Comarca que cobre este município específico ou em Comarcas vizinhas, e que estejam disponíveis para prestar tais serviços. Propõe-se que se altere a disposição legal para que outros profissionais da área jurídica, tais como solicitadores, possam prestar esses serviços jurídicos dentro da estrutura do apoio jurídico, ou seja, assessoria jurídica e representação jurídica.
58	Portaria n.º 506/95 "Regulamento do Gabinete de Consulta Jurídica de Angra do Heroísmo"	Art. 7º (1)	Restrições geográficas no exercício de apoio judiciário /Atividades reservadas	A indicação apenas de advogados inscritos pela correspondente Comarca e a preferência por advogados que residam no concelho para prestarem apoio jurídico é restritiva. De facto, exclui advogados residentes noutros concelhos e inscritos por outras Comarcas, da prestação desses serviços jurídicos. Advogados residentes em outros concelhos ou inscritos noutras Comarcas podem ter interesse em prestar assistência jurídica neste concelho. Além disso, outros profissionais da área jurídica, como solicitadores, também estão qualificados para prestar tais serviços de assistência jurídica e são excluídos da prestação desses serviços. Note-se também que um mais amplo uso e confiabilidade nos serviços <i>online</i> pode atenuar a necessidade de um contacto pessoal entre o beneficiário da assistência jurídica e o profissional que presta apoio jurídico.	Propõe-se a alteração da disposição legal para que a prestação de tais serviços jurídicos não se restrinja aos advogados inscritos na Comarca que cobre este município específico. O fornecimento de tais serviços deve ser aberto a todos os profissionais legais que possam ter interesse em fornecer tais serviços, sejam inscritos na Comarca que cobre este município específico ou em Comarcas vizinhas, e que estejam disponíveis para prestar tais serviços. Propõe-se que se altere a disposição legal para que outros profissionais da área jurídica, tais como solicitadores, possam prestar esses serviços jurídicos dentro da estrutura do apoio jurídico, ou seja, assessoria jurídica e representação jurídica.
59	Portaria n.º 511/95 "Regulamento do Gabinete de Consulta Jurídica de Vila Nova de Gaia"	Art. 6º (1)	Restrições geográficas no exercício de apoio judiciário /Atividades reservadas	A indicação apenas de advogados inscritos pela correspondente Comarca e a preferência por advogados que residam no concelho para prestarem apoio jurídico é restritiva. De facto, exclui advogados residentes noutros concelhos e inscritos por outras Comarcas, da prestação desses serviços jurídicos. Advogados residentes em outros concelhos ou inscritos noutras Comarcas podem ter interesse em prestar assistência jurídica neste concelho. Além disso, outros profissionais da área jurídica, como solicitadores, também estão qualificados para prestar tais serviços de assistência jurídica e são excluídos da prestação desses serviços. Note-se também que um mais amplo uso e confiabilidade nos serviços <i>online</i> pode atenuar a necessidade de um contacto pessoal entre o beneficiário da assistência jurídica e o profissional que presta apoio jurídico.	Propõe-se a alteração da disposição legal para que a prestação de tais serviços jurídicos não se restrinja aos advogados inscritos na Comarca que cobre este município específico. O fornecimento de tais serviços deve ser aberto a todos os profissionais legais que possam ter interesse em fornecer tais serviços, sejam inscritos na Comarca que cobre este município específico ou em Comarcas vizinhas, e que estejam disponíveis para prestar tais serviços. Propõe-se que se altere a disposição legal para que outros profissionais da área jurídica, tais como solicitadores, possam prestar esses serviços jurídicos dentro da estrutura do apoio jurídico, ou seja, assessoria jurídica e representação jurídica.



N.º OCDE	N.º e título do ato legislativo	Artigo	Categoria temática	Descrição da restrição à concorrência	Propostas de alteração legislativa e/ou regulatórias
60	Portaria n.º 1471/95 "Regulamento do Gabinete de Consulta Jurídica de Viana do Castelo"	Art. 6º (1)	Restrições geográficas no exercício de apoio judiciário /Atividades reservadas	A indicação apenas de advogados inscritos pela correspondente Comarca e a preferência por advogados que residam no concelho para prestarem apoio jurídico é restritiva. De facto, exclui advogados residentes noutros concelhos e inscritos por outras Comarcas, da prestação desses serviços jurídicos. Advogados residentes em outros concelhos ou inscritos noutras Comarcas podem ter interesse em prestar assistência jurídica neste concelho. Além disso, outros profissionais da área jurídica, como solicitadores, também estão qualificados para prestar tais serviços de assistência jurídica e são excluídos da prestação desses serviços. Note-se também que um mais amplo uso e confiabilidade nos serviços <i>online</i> pode atenuar a necessidade de um contacto pessoal entre o beneficiário da assistência jurídica e o profissional que presta apoio jurídico.	Propõe-se a alteração da disposição legal para que a prestação de tais serviços jurídicos não se restrinja aos advogados inscritos na Comarca que cobre este município específico. O fornecimento de tais serviços deve ser aberto a todos os profissionais legais que possam ter interesse em fornecer tais serviços, sejam inscritos na Comarca que cobre este município específico ou em Comarcas vizinhas, e que estejam disponíveis para prestar tais serviços. Propõe-se que se altere a disposição legal para que outros profissionais da área jurídica, tais como solicitadores, possam prestar esses serviços jurídicos dentro da estrutura do apoio jurídico, ou seja, assessoria jurídica e representação jurídica.
61	Portaria n.º 403/97 "Regulamento do Gabinete de Consulta Jurídica de Matosinhos"	Art. 5º (1)	Restrições geográficas no exercício de apoio judiciário /Atividades reservadas	A indicação apenas de advogados inscritos pela correspondente Comarca e a preferência por advogados que residam no concelho para prestarem apoio jurídico é restritiva. De facto, exclui advogados residentes noutros concelhos e inscritos por outras Comarcas, da prestação desses serviços jurídicos. Advogados residentes em outros concelhos ou inscritos noutras Comarcas podem ter interesse em prestar assistência jurídica neste concelho. Além disso, outros profissionais da área jurídica, como solicitadores, também estão qualificados para prestar tais serviços de assistência jurídica e são excluídos da prestação desses serviços. Note-se também que um mais amplo uso e confiabilidade nos serviços <i>online</i> pode atenuar a necessidade de um contacto pessoal entre o beneficiário da assistência jurídica e o profissional que presta apoio jurídico.	Propõe-se a alteração da disposição legal para que a prestação de tais serviços jurídicos não se restrinja aos advogados inscritos na Comarca que cobre este município específico. O fornecimento de tais serviços deve ser aberto a todos os profissionais legais que possam ter interesse em fornecer tais serviços, sejam inscritos na Comarca que cobre este município específico ou em Comarcas vizinhas, e que estejam disponíveis para prestar tais serviços. Propõe-se que se altere a disposição legal para que outros profissionais da área jurídica, tais como solicitadores, possam prestar esses serviços jurídicos dentro da estrutura do apoio jurídico, ou seja, assessoria jurídica e representação jurídica.
62	Portaria n.º 1233/97 "Regulamento do Gabinete de Consulta Jurídica de Sintra"	Art. 5º (1)	Restrições geográficas no exercício de apoio judiciário /Atividades reservadas	A indicação apenas de advogados inscritos pela correspondente Comarca e a preferência por advogados que residam no concelho para prestarem apoio jurídico é restritiva. De facto, exclui advogados residentes noutros concelhos e inscritos por outras Comarcas, da prestação desses serviços jurídicos. Advogados residentes em outros concelhos ou inscritos noutras Comarcas podem ter interesse em prestar assistência jurídica neste concelho. Além disso, outros profissionais da área jurídica, como solicitadores, também estão qualificados para prestar tais serviços de assistência jurídica e são excluídos da prestação desses serviços. Note-se também que um mais amplo uso e confiabilidade nos serviços <i>online</i> pode atenuar a necessidade de um contacto pessoal entre o beneficiário da assistência jurídica e o profissional que presta apoio jurídico.	Propõe-se a alteração da disposição legal para que a prestação de tais serviços jurídicos não se restrinja aos advogados inscritos na Comarca que cobre este município específico. O fornecimento de tais serviços deve ser aberto a todos os profissionais legais que possam ter interesse em fornecer tais serviços, sejam inscritos na Comarca que cobre este município específico ou em Comarcas vizinhas, e que estejam disponíveis para prestar tais serviços. Propõe-se que se altere a disposição legal para que outros profissionais da área jurídica, tais como solicitadores, possam prestar esses serviços jurídicos dentro da estrutura do apoio jurídico, ou seja, assessoria jurídica e representação jurídica.
63	Portaria n.º 621/98 "Regulamento do Gabinete de Consulta Jurídica da Guarda"	Art. 5º (1)	Restrições geográficas no exercício de apoio judiciário /Atividades reservadas	A indicação apenas de advogados inscritos pela correspondente Comarca e a preferência por advogados que residam no concelho para prestarem apoio jurídico é restritiva. De facto, exclui advogados residentes noutros concelhos e inscritos por outras Comarcas, da prestação desses serviços jurídicos. Advogados residentes em outros concelhos ou inscritos noutras Comarcas podem ter interesse em prestar assistência jurídica neste concelho. Além disso, outros profissionais da área jurídica, como solicitadores, também estão qualificados para prestar tais serviços de assistência jurídica e são excluídos da prestação desses serviços. Note-se também que um mais amplo uso e confiabilidade nos serviços <i>online</i> pode atenuar a necessidade de um contacto pessoal entre o beneficiário da assistência jurídica e o profissional que presta apoio jurídico.	Propõe-se a alteração da disposição legal para que a prestação de tais serviços jurídicos não se restrinja aos advogados inscritos na Comarca que cobre este município específico. O fornecimento de tais serviços deve ser aberto a todos os profissionais legais que possam ter interesse em fornecer tais serviços, sejam inscritos na Comarca que cobre este município específico ou em Comarcas vizinhas, e que estejam disponíveis para prestar tais serviços. Propõe-se que se altere a disposição legal para que outros profissionais da área jurídica, tais como solicitadores, possam prestar esses serviços jurídicos dentro da estrutura do apoio jurídico, ou seja, assessoria jurídica e representação jurídica.
64	Portaria n.º 272/99 "Regulamento do Gabinete de Consulta Jurídica de Oliveira do Bairro"	Art.4º (1)	Restrições geográficas no exercício de apoio judiciário /Atividades reservadas	A indicação apenas de advogados inscritos pela correspondente Comarca e a preferência por advogados que residam no concelho para prestarem apoio jurídico é restritiva. De facto, exclui advogados residentes noutros concelhos e inscritos por outras Comarcas, da prestação desses serviços jurídicos. Advogados residentes em outros concelhos ou inscritos noutras Comarcas podem ter interesse em prestar assistência jurídica neste concelho. Além disso, outros profissionais da área jurídica, como solicitadores, também estão qualificados para prestar tais serviços de assistência jurídica e são excluídos da prestação desses serviços. Note-se também que um mais amplo uso e confiabilidade nos serviços <i>online</i> pode atenuar a necessidade de um contacto pessoal entre o beneficiário da assistência jurídica e o profissional que presta apoio jurídico.	Propõe-se a alteração da disposição legal para que a prestação de tais serviços jurídicos não se restrinja aos advogados inscritos na Comarca que cobre este município específico. O fornecimento de tais serviços deve ser aberto a todos os profissionais legais que possam ter interesse em fornecer tais serviços, sejam inscritos na Comarca que cobre este município específico ou em Comarcas vizinhas, e que estejam disponíveis para prestar tais serviços. Propõe-se que se altere a disposição legal para que outros profissionais da área jurídica, tais como solicitadores, possam prestar esses serviços jurídicos dentro da estrutura do apoio jurídico, ou seja, assessoria jurídica e representação jurídica.





N.º OCDE	N.º e título do ato legislativo	Artigo	Categoria temática	Descrição da restrição à concorrência	Propostas de alteração legislativa e/ou regulatórias
65	Portaria n.º 722/2000 "Regulamento do Gabinete de Consulta Jurídica da Horta"	Art. 7º (1)	Restrições geográficas no exercício de apoio judiciário /Atividades reservadas	A indicação apenas de advogados inscritos pela correspondente Comarca e a preferência por advogados que residam no concelho para prestarem apoio jurídico é restritiva. De facto, exclui advogados residentes noutros concelhos e inscritos por outras Comarcas, da prestação desses serviços jurídicos. Advogados residentes em outros concelhos ou inscritos noutras Comarcas podem ter interesse em prestar assistência jurídica neste concelho. Além disso, outros profissionais da área jurídica, como solicitadores, também estão qualificados para prestar tais serviços de assistência jurídica e são excluídos da prestação desses serviços. Note-se também que um mais amplo uso e confiabilidade nos serviços <i>online</i> pode atenuar a necessidade de um contacto pessoal entre o beneficiário da assistência jurídica e o profissional que presta apoio jurídico.	Propõe-se a alteração da disposição legal para que a prestação de tais serviços jurídicos não se restrinja aos advogados inscritos na Comarca que cobre este município específico. O fornecimento de tais serviços deve ser aberto a todos os profissionais legais que possam ter interesse em fornecer tais serviços, sejam inscritos na Comarca que cobre este município específico ou em Comarcas vizinhas, e que estejam disponíveis para prestar tais serviços. Propõe-se que se altere a disposição legal para que outros profissionais da área jurídica, tais como solicitadores, possam prestar esses serviços jurídicos dentro da estrutura do apoio jurídico, ou seja, assessoria jurídica e representação jurídica.
66	Portaria n.º 238/2001 "Regulamento do Gabinete de Consulta Jurídica do Barreiro"	Art. 8º (1)	Restrições geográficas no exercício de apoio judiciário /Atividades reservadas	A indicação apenas de advogados inscritos pela correspondente Comarca e a preferência por advogados que residam no concelho para prestarem apoio jurídico é restritiva. De facto, exclui advogados residentes noutros concelhos e inscritos por outras Comarcas, da prestação desses serviços jurídicos. Advogados residentes em outros concelhos ou inscritos noutras Comarcas podem ter interesse em prestar assistência jurídica neste concelho. Além disso, outros profissionais da área jurídica, como solicitadores, também estão qualificados para prestar tais serviços de assistência jurídica e são excluídos da prestação desses serviços. Note-se também que um mais amplo uso e confiabilidade nos serviços <i>online</i> pode atenuar a necessidade de um contacto pessoal entre o beneficiário da assistência jurídica e o profissional que presta apoio jurídico.	Propõe-se a alteração da disposição legal para que a prestação de tais serviços jurídicos não se restrinja aos advogados inscritos na Comarca que cobre este município específico. O fornecimento de tais serviços deve ser aberto a todos os profissionais legais que possam ter interesse em fornecer tais serviços, sejam inscritos na Comarca que cobre este município específico ou em Comarcas vizinhas, e que estejam disponíveis para prestar tais serviços. Propõe-se que se altere a disposição legal para que outros profissionais da área jurídica, tais como solicitadores, possam prestar esses serviços jurídicos dentro da estrutura do apoio jurídico, ou seja, assessoria jurídica e representação jurídica.
67	Portaria n.º 239/2001 "Regulamento do Gabinete de Consulta Jurídica de Albufeira"	Art. 7º (1)	Restrições geográficas no exercício de apoio judiciário /Atividades reservadas	A indicação apenas de advogados inscritos pela correspondente Comarca e a preferência por advogados que residam no concelho para prestarem apoio jurídico é restritiva. De facto, exclui advogados residentes noutros concelhos e inscritos por outras Comarcas, da prestação desses serviços jurídicos. Advogados residentes em outros concelhos ou inscritos noutras Comarcas podem ter interesse em prestar assistência jurídica neste concelho. Além disso, outros profissionais da área jurídica, como solicitadores, também estão qualificados para prestar tais serviços de assistência jurídica e são excluídos da prestação desses serviços. Note-se também que um mais amplo uso e confiabilidade nos serviços <i>online</i> pode atenuar a necessidade de um contacto pessoal entre o beneficiário da assistência jurídica e o profissional que presta apoio jurídico.	Propõe-se a alteração da disposição legal para que a prestação de tais serviços jurídicos não se restrinja aos advogados inscritos na Comarca que cobre este município específico. O fornecimento de tais serviços deve ser aberto a todos os profissionais legais que possam ter interesse em fornecer tais serviços, sejam inscritos na Comarca que cobre este município específico ou em Comarcas vizinhas, e que estejam disponíveis para prestar tais serviços. Propõe-se que se altere a disposição legal para que outros profissionais da área jurídica, tais como solicitadores, possam prestar esses serviços jurídicos dentro da estrutura do apoio jurídico, ou seja, assessoria jurídica e representação jurídica.
68	Portaria n.º 1150/2001 "Regulamento do Gabinete de Consulta Jurídica do Cadaval"	Art. 7º (1)	Restrições geográficas no exercício de apoio judiciário /Atividades reservadas	A indicação apenas de advogados inscritos pela correspondente Comarca e a preferência por advogados que residam no concelho para prestarem apoio jurídico é restritiva. De facto, exclui advogados residentes noutros concelhos e inscritos por outras Comarcas, da prestação desses serviços jurídicos. Advogados residentes em outros concelhos ou inscritos noutras Comarcas podem ter interesse em prestar assistência jurídica neste concelho. Além disso, outros profissionais da área jurídica, como solicitadores, também estão qualificados para prestar tais serviços de assistência jurídica e são excluídos da prestação desses serviços. Note-se também que um mais amplo uso e confiabilidade nos serviços <i>online</i> pode atenuar a necessidade de um contacto pessoal entre o beneficiário da assistência jurídica e o profissional que presta apoio jurídico.	Propõe-se a alteração da disposição legal para que a prestação de tais serviços jurídicos não se restrinja aos advogados inscritos na Comarca que cobre este município específico. O fornecimento de tais serviços deve ser aberto a todos os profissionais legais que possam ter interesse em fornecer tais serviços, sejam inscritos na Comarca que cobre este município específico ou em Comarcas vizinhas, e que estejam disponíveis para prestar tais serviços. Propõe-se que se altere a disposição legal para que outros profissionais da área jurídica, tais como solicitadores, possam prestar esses serviços jurídicos dentro da estrutura do apoio jurídico, ou seja, assessoria jurídica e representação jurídica.
69	Portaria n.º 1151/2001 "Regulamento do Gabinete de Consulta Jurídica de Castelo Branco"	Art. 7º (1)	Restrições geográficas no exercício de apoio judiciário /Atividades reservadas	A indicação apenas de advogados inscritos pela correspondente Comarca e a preferência por advogados que residam no concelho para prestarem apoio jurídico é restritiva. De facto, exclui advogados residentes noutros concelhos e inscritos por outras Comarcas, da prestação desses serviços jurídicos. Advogados residentes em outros concelhos ou inscritos noutras Comarcas podem ter interesse em prestar assistência jurídica neste concelho. Além disso, outros profissionais da área jurídica, como solicitadores, também estão qualificados para prestar tais serviços de assistência jurídica e são excluídos da prestação desses serviços. Note-se também que um mais amplo uso e confiabilidade nos serviços <i>online</i> pode atenuar a necessidade de um contacto pessoal entre o beneficiário da assistência jurídica e o profissional que presta apoio jurídico.	Propõe-se a alteração da disposição legal para que a prestação de tais serviços jurídicos não se restrinja aos advogados inscritos na Comarca que cobre este município específico. O fornecimento de tais serviços deve ser aberto a todos os profissionais legais que possam ter interesse em fornecer tais serviços, sejam inscritos na Comarca que cobre este município específico ou em Comarcas vizinhas, e que estejam disponíveis para prestar tais serviços. Propõe-se que se altere a disposição legal para que outros profissionais da área jurídica, tais como solicitadores, possam prestar esses serviços jurídicos dentro da estrutura do apoio jurídico, ou seja, assessoria jurídica e representação jurídica.



N.º OCDE	N.º e título do ato legislativo	Artigo	Categoria temática	Descrição da restrição à concorrência	Propostas de alteração legislativa e/ou regulatórias
70	Portaria n.º 1152/2001 "Regulamento do Gabinete de Consulta Jurídica de Seia"	Art. 7º (1)	Restrições geográficas no exercício de apoio judiciário /Atividades reservadas	A indicação apenas de advogados inscritos pela correspondente Comarca e a preferência por advogados que residam no concelho para prestarem apoio jurídico é restritiva. De facto, exclui advogados residentes noutros concelhos e inscritos por outras Comarcas, da prestação desses serviços jurídicos. Advogados residentes em outros concelhos ou inscritos noutras Comarcas podem ter interesse em prestar assistência jurídica neste concelho. Além disso, outros profissionais da área jurídica, como solicitadores, também estão qualificados para prestar tais serviços de assistência jurídica e são excluídos da prestação desses serviços. Note-se também que um mais amplo uso e confiabilidade nos serviços <i>online</i> pode atenuar a necessidade de um contacto pessoal entre o beneficiário da assistência jurídica e o profissional que presta apoio jurídico.	Propõe-se a alteração da disposição legal para que a prestação de tais serviços jurídicos não se restrinja aos advogados inscritos na Comarca que cobre este município específico. O fornecimento de tais serviços deve ser aberto a todos os profissionais legais que possam ter interesse em fornecer tais serviços, sejam inscritos na Comarca que cobre este município específico ou em Comarcas vizinhas, e que estejam disponíveis para prestar tais serviços. Propõe-se que se altere a disposição legal para que outros profissionais da área jurídica, tais como solicitadores, possam prestar esses serviços jurídicos dentro da estrutura do apoio jurídico, ou seja, assessoria jurídica e representação jurídica.
71	Portaria n.º 1153/2001 "Regulamento do Gabinete de Consulta Jurídica de Coimbra"	Art. 7º (1)	Restrições geográficas no exercício de apoio judiciário /Atividades reservadas	A indicação apenas de advogados inscritos pela correspondente Comarca e a preferência por advogados que residam no concelho para prestarem apoio jurídico é restritiva. De facto, exclui advogados residentes noutros concelhos e inscritos por outras Comarcas, da prestação desses serviços jurídicos. Advogados residentes em outros concelhos ou inscritos noutras Comarcas podem ter interesse em prestar assistência jurídica neste concelho. Além disso, outros profissionais da área jurídica, como solicitadores, também estão qualificados para prestar tais serviços de assistência jurídica e são excluídos da prestação desses serviços. Note-se também que um mais amplo uso e confiabilidade nos serviços <i>online</i> pode atenuar a necessidade de um contacto pessoal entre o beneficiário da assistência jurídica e o profissional que presta apoio jurídico.	Propõe-se a alteração da disposição legal para que a prestação de tais serviços jurídicos não se restrinja aos advogados inscritos na Comarca que cobre este município específico. O fornecimento de tais serviços deve ser aberto a todos os profissionais legais que possam ter interesse em fornecer tais serviços, sejam inscritos na Comarca que cobre este município específico ou em Comarcas vizinhas, e que estejam disponíveis para prestar tais serviços. Propõe-se que se altere a disposição legal para que outros profissionais da área jurídica, tais como solicitadores, possam prestar esses serviços jurídicos dentro da estrutura do apoio jurídico, ou seja, assessoria jurídica e representação jurídica.
72	Portaria n.º 1154/2001 "Regulamento do Gabinete de Consulta Jurídica de Setúbal"	Art. 8º (1)	Restrições geográficas no exercício de apoio judiciário /Atividades reservadas	A indicação apenas de advogados inscritos pela correspondente Comarca e a preferência por advogados que residam no concelho para prestarem apoio jurídico é restritiva. De facto, exclui advogados residentes noutros concelhos e inscritos por outras Comarcas, da prestação desses serviços jurídicos. Advogados residentes em outros concelhos ou inscritos noutras Comarcas podem ter interesse em prestar assistência jurídica neste concelho. Além disso, outros profissionais da área jurídica, como solicitadores, também estão qualificados para prestar tais serviços de assistência jurídica e são excluídos da prestação desses serviços. Note-se também que um mais amplo uso e confiabilidade nos serviços <i>online</i> pode atenuar a necessidade de um contacto pessoal entre o beneficiário da assistência jurídica e o profissional que presta apoio jurídico.	Propõe-se a alteração da disposição legal para que a prestação de tais serviços jurídicos não se restrinja aos advogados inscritos na Comarca que cobre este município específico. O fornecimento de tais serviços deve ser aberto a todos os profissionais legais que possam ter interesse em fornecer tais serviços, sejam inscritos na Comarca que cobre este município específico ou em Comarcas vizinhas, e que estejam disponíveis para prestar tais serviços. Propõe-se que se altere a disposição legal para que outros profissionais da área jurídica, tais como solicitadores, possam prestar esses serviços jurídicos dentro da estrutura do apoio jurídico, ou seja, assessoria jurídica e representação jurídica.
73	Portaria n.º 1155/2001 "Regulamento do Gabinete de Consulta Jurídica de Estremoz"	Art. 8º (1)	Restrições geográficas no exercício de apoio judiciário /Atividades reservadas	A indicação apenas de advogados inscritos pela correspondente Comarca e a preferência por advogados que residam no concelho para prestarem apoio jurídico é restritiva. De facto, exclui advogados residentes noutros concelhos e inscritos por outras Comarcas, da prestação desses serviços jurídicos. Advogados residentes em outros concelhos ou inscritos noutras Comarcas podem ter interesse em prestar assistência jurídica neste concelho. Além disso, outros profissionais da área jurídica, como solicitadores, também estão qualificados para prestar tais serviços de assistência jurídica e são excluídos da prestação desses serviços. Note-se também que um mais amplo uso e confiabilidade nos serviços <i>online</i> pode atenuar a necessidade de um contacto pessoal entre o beneficiário da assistência jurídica e o profissional que presta apoio jurídico.	Propõe-se a alteração da disposição legal para que a prestação de tais serviços jurídicos não se restrinja aos advogados inscritos na Comarca que cobre este município específico. O fornecimento de tais serviços deve ser aberto a todos os profissionais legais que possam ter interesse em fornecer tais serviços, sejam inscritos na Comarca que cobre este município específico ou em Comarcas vizinhas, e que estejam disponíveis para prestar tais serviços. Propõe-se que se altere a disposição legal para que outros profissionais da área jurídica, tais como solicitadores, possam prestar esses serviços jurídicos dentro da estrutura do apoio jurídico, ou seja, assessoria jurídica e representação jurídica.
74	Portaria n.º 1156/2001 "Regulamento do Gabinete de Consulta Jurídica de Pombal"	Art. 7º (1)	Restrições geográficas no exercício de apoio judiciário /Atividades reservadas	A indicação apenas de advogados inscritos pela correspondente Comarca e a preferência por advogados que residam no concelho para prestarem apoio jurídico é restritiva. De facto, exclui advogados residentes noutros concelhos e inscritos por outras Comarcas, da prestação desses serviços jurídicos. Advogados residentes em outros concelhos ou inscritos noutras Comarcas podem ter interesse em prestar assistência jurídica neste concelho. Além disso, outros profissionais da área jurídica, como solicitadores, também estão qualificados para prestar tais serviços de assistência jurídica e são excluídos da prestação desses serviços. Note-se também que um mais amplo uso e confiabilidade nos serviços <i>online</i> pode atenuar a necessidade de um contacto pessoal entre o beneficiário da assistência jurídica e o profissional que presta apoio jurídico.	Propõe-se a alteração da disposição legal para que a prestação de tais serviços jurídicos não se restrinja aos advogados inscritos na Comarca que cobre este município específico. O fornecimento de tais serviços deve ser aberto a todos os profissionais legais que possam ter interesse em fornecer tais serviços, sejam inscritos na Comarca que cobre este município específico ou em Comarcas vizinhas, e que estejam disponíveis para prestar tais serviços. Propõe-se que se altere a disposição legal para que outros profissionais da área jurídica, tais como solicitadores, possam prestar esses serviços jurídicos dentro da estrutura do apoio jurídico, ou seja, assessoria jurídica e representação jurídica.



N.º OCDE	N.º e título do ato legislativo	Artigo	Categoria temática	Descrição da restrição à concorrência	Propostas de alteração legislativa e/ou regulatórias
75	Portaria n.º 10/2008 "Regulamento da Lei de Acesso ao Direito", alterada pelas Portarias n.ºs 210/2008, 654/2010 e 319/2011	Art. 1º (4)	Apoio judiciário	<p>A consulta jurídica a prestar às vítimas de violência doméstica nos termos do Art. 25º(1) da Lei n.º 112/2009, de 16 de setembro, é efetuada por advogado. A nomeação dos profissionais forenses para a prestação de consulta jurídica é efetuada pela Ordem dos Advogados a pedido dos Serviços de Segurança Social, podendo essa nomeação ser efetuada de forma totalmente automática, através de sistema eletrónico gerido por aquela entidade.</p> <p>Esta disposição parece excluir outros profissionais, tais como solicitadores, da prestação de serviços de aconselhamento jurídico. Recorde-se que os solicitadores, por si só, não podem praticar o mandato judicial nos casos sob jurisdição judicial em que um recurso ordinário é admissível. São estes casos os seguintes: (1) quando o montante em causa é superior a EUR 5 000 (2) quando um recurso é sempre admissível, independentemente do valor, ou (3) em propostas de recursos e em casos apresentados a tribunais superiores.</p> <p>Mas, de acordo com a Lei 49/2004, os solicitadores podem prestar aconselhamento jurídico, que é um ato próprio de solicitadores e de advogados. Como referido por "stakeholders", equaciona-se que um solicitador possa prestar aconselhamento jurídico em casos de violência doméstica, sem prejuízo de que o eventual prosseguimento para ações judiciais poderá depender, nos termos das leis de processo, de mandato conjunto com advogado.</p> <p>Ainda, de acordo com o estabelecido no Artigo 11º da Portaria n.º 10/2008, de 3 de janeiro «A participação de solicitadores no sistema de acesso ao direito é efetuada de acordo com critérios definidos em protocolo celebrado entre a Câmara dos Solicitadores e a Ordem dos Advogados». Porém, à data, nenhum protocolo foi celebrado pelas duas Ordens Profissionais.</p>	Propõe-se que se altere a disposição legal tal que os solicitadores possam também prestar aconselhamento jurídico nos casos referidos, não se deixando de cumprir os limites impostos à atuação dos solicitadores em mandatos judiciais. A vítima deve ser informada destas limitações.
76	Deliberação n.º 2332-A/2015, do Conselho Geral da Ordem dos Advogados "Altera e republica a Tabela de Emolumentos e Preços devidos pela emissão de documentos e prática de atos no âmbito dos serviços da Ordem dos Advogados"	Parágrafo 1	Taxas e encargos do estágio profissional	Esta disposição legal estabelece os valores monetários a pagar por estágios iniciados após a entrada em vigor da Lei n.º 145/2015, de 9 de setembro. A saber: EUR 700,00 a pagar no ato de recebimento do pedido de inscrição; EUR 300,00 a pagar até 5 dias antes do termo da primeira fase do estágio; EUR 500,00 a pagar até 30 dias antes da data designada para a realização da prova escrita que integra a prova de agregação.	Propõe-se que todas as taxas e encargos do estágio profissional sejam proporcionais e reflitam os custos de organização e disponibilização dos estágios, seguindo critérios claros e transparentes que sejam tornados públicos pela Ordem dos Advogados.



## II.5.2. Notários

Em Portugal, a privatização da atividade notarial foi iniciada em 2004, concomitantemente com a criação da Ordem dos Notários, que regulamenta o acesso e o exercício da atividade notarial. Todos os notários são membros da Ordem.

O título de Notário é concedido a licenciados em Direito que concluíram com êxito o seu programa de estágio, após um procedimento de atribuição de licenças públicas gerido pelo Ministério da Justiça. Este recrutamento envolve um exame escrito e oral para avaliar a capacidade dos candidatos de exercer a profissão.

Compete, em geral, ao notário redigir o instrumento público conforme a vontade dos interessados, o qual deve indagar, interpretar e adequar ao ordenamento jurídico, esclarecendo-os do seu valor e alcance e exercer todas as demais competências que lhe sejam atribuídas por lei.

A atividade notarial é necessariamente realizada em cartórios notariais. Para operar um cartório, o notário terá que possuir uma licença. Estas licenças, associadas a competências territoriais circunscritas, são concedidas pelo Ministério da Justiça mediante concurso de licenciamento consoante as vagas existentes e de acordo com o mapa notarial do País, sendo o último datado de 2004. Notários sem licença podem inscrever-se numa lista de espera (“bolsa”). Em novembro de 2017, a bolsa incluía cerca de 44 profissionais. E podem trabalhar num escritório notarial dirigido por um notário com licença. Cada notário só pode ter uma licença de cartório notarial.

A Ordem dos Notários criou um Fundo de Compensação que concede um benefício financeiro aos notários que operam cartórios localizados em municípios economicamente mais desfavorecidos. No ano de 2007, 18 cartórios notariais beneficiaram do Fundo de Compensação. Este número continuou a aumentar até 2012, quando 112 cartórios notariais beneficiaram do Fundo, iniciando em 2013 uma redução até o ano de 2017, quando 18 cartórios notariais beneficiaram do Fundo, representando cerca de 4,5% do número total de cartórios notariais ativos em 2017.

### Diplomas legais objeto de propostas de alteração legislativa e/ou regulamentar específicas (Cf. Anexo 4)

- Lei n.º 155/2015, de 15 de setembro, que aprova os Estatutos da Ordem dos Notários;
- Lei n.º 23/2013, de 5 de março, que estabelece o regime jurídico do processo de inventário;
- Decreto-Lei n.º 66/2005, de 15 de março, que regula o envio e receção de documentos por via eletrónica;
- Decreto-Lei n.º 26/2004, de 4 de fevereiro, alterado e republicado pela Lei n.º 155/2015, de 15 de setembro, no seu Anexo II, que aprova o Estatuto do Notariado;
- Decreto-Lei n.º 207/95, de 14 de agosto, alterada por último pela Lei n.º 89/2017, de 21 de agosto, que aprova o Código do Notariado;
- Portaria n.º 278/2013, de 26 de agosto, alterada por último pela Portaria n.º 46/2015, de 23 de fevereiro, que regulamenta o processamento dos atos e dos termos do processo de inventário no âmbito do Regime Jurídico do Processo de Inventário aprovado pela Lei n.º 23/2013, de 5 de março;
- Portaria n.º 9/2013, de 10 de janeiro, que regulamenta vários aspetos do procedimento especial de despejo;
- Portaria n.º 55/2011, de 28 de janeiro, que define as condições em que o notário pode autorizar a prática de determinados atos pelos seus trabalhadores;
- Portaria n.º 307/2009, de 25 de março, que estabelece o regime do registo de procurações e respetivas extinções e os termos em que se processa a circulação eletrónica de dados e documentos;
- Portaria n.º 574/2008, de 4 de julho, que altera a Portaria n.º 385/2004, de 16 de abril, que aprova a tabela de honorários e encargos da atividade notarial;
- Portaria n.º 1535/2008, de 30 de dezembro, que regulamenta o depósito eletrónico de documentos particulares autenticados e o pedido *online* de atos de registo predial;
- Portaria n.º 385/2004, de 16 de abril, alterada por último pela Portaria n.º 574/2008, de 4 de julho, que contém a Tabela de Honorários e Encargos Notariais;



- Regulamento de Estágio, de 9 de outubro de 2017, Ordem dos Notários;
- Regulamento de Designação do Notário Substituto, de 23 de abril de 2016, Ordem dos Notários;
- Regulamento do Laudo de Honorários dos Notários, de 27 de abril de 2013, Ordem dos Notários;
- Regulamento Disciplinar e Deontológico dos Notários, de 6 de maio de 2006, Ordem dos Notários.

### *Propostas-chave de alteração legislativa e/ou regulamentar*

#### **Funções de autorregulação da Ordem de Profissionais**

O Estatuto da Ordem dos Notários determina que essa Ordem de Profissionais desempenha os seguintes dois tipos de funções<sup>92</sup>: representação dos notários perante outros indivíduos e entidades; e regulação da profissão de notário.

Consequentemente, a profissão de notário, em particular o acesso à mesma e o respetivo exercício, é regulada pelos Estatutos, aprovados pelo legislador, e por regulamentos adotados pela Ordem, em função dos poderes atribuídos pelo legislador. A sua implementação é feita pelos próprios profissionais em causa, uma vez que os órgãos dirigentes da Ordem dos Notários são compostos exclusivamente por membros da Ordem.

O exercício da profissão de notário exige qualificações académicas e profissionais com um elevado grau de especificidade. O Estado e a sociedade reconhecem que são os próprios notários que detêm melhores conhecimentos para avaliar a qualidade dos serviços prestados pelos seus pares, bem como para identificar e avaliar modelos alternativos de regulação da respetiva profissão, tomando em consideração os requisitos necessários para uma boa prática de notariado de forma a ir ao encontro das necessidades e interesses dos clientes, na defesa do interesse público.

Contudo, a mesma situação pode levar à adoção de medidas legislativas e autorregulatórias que, acima de tudo, pretendam salvaguardar os próprios interesses dos notários, em detrimento do interesse público, podendo, inclusive, ser restritivas da concorrência. Essas medidas podem consistir, em particular: na fixação de condições de transação, em particular dos preços, aplicáveis aos serviços disponibilizados pelos notários; no estabelecimento de requisitos de acesso à profissão de notário, em particular relativos às qualificações académicas e profissionais mínimas necessárias para a exercer, que não sejam devidamente fundamentadas, adequadas e proporcionais ao objetivo de política pública subjacente; mas também, na determinação de restrições à propriedade, à gestão e à multidisciplinariedade de sociedades de profissionais; e restrições na análise de queixas relativas a serviços prestados por notários apresentadas por consumidores e na decisão sobre as mesmas com base em critérios não objetivos.

A atribuição à Ordem dos Notários de funções de regulação da profissão de notário pode ter como consequências: um aumento significativo dos custos incorridos pelos (potenciais ou efetivos) notários, que são influenciados em larga medida pelos requisitos de acesso à profissão de notário, como aqueles que se prendem com taxas e características do estágio.

A introdução de um órgão independente com funções de regulação incentivará uma melhor regulamentação da profissão. Esta solução atenuará o conflito entre alguns interesses da profissão e o interesse público, inerente no sistema de autorregulamentação, aumentando o bem-estar social.

#### *Proposta de alteração legislativa e/ou regulamentar*

Propõe-se que o legislador altere o quadro legislativo e regulatório separando a função regulatória da função representativa na Ordem Profissional.

Tal separação envolverá a criação de um órgão independente, que poderá ser externo à Ordem Profissional e por setor de atividade, ou poderá ser criado um órgão dentro da atual Ordem Profissional, efetivamente separado dos restantes órgãos da Ordem Profissional. O órgão independente assumiria a principal regulamentação da profissão, como matérias que dizem respeito ao acesso à profissão. A direção do órgão

<sup>92</sup> Cf. Lei n.º 155/2015, cit. *supra*, artigo 3º (Anexo I).



regulador seria composta por representantes da própria profissão e de outras pessoas, incluindo indivíduos de alto perfil de outros órgãos reguladores ou organizações, representantes de organizações de consumidores e académicos.

### **Delimitação geográfica, segmentação de mercado e alocação de quotas para a atividade notarial**

O modelo de segmentação geográfica e regime de quotas da atividade notarial vigente no quadro legislativo nacional introduz restrições de vária ordem na oferta de serviços notariais no mercado (ainda que o conjunto de atos notariais reservados tenha sido recentemente reduzido).<sup>93</sup>

O Ministério da Justiça define o número total de notários a licenciar e a forma como os serviços notariais, a serem operados por notários, serão distribuídos pelos diferentes municípios. Cada notário só pode deter uma licença para operar um cartório. O interesse público pretende garantir a prestação universal de pelo menos um mínimo de serviços notariais. Isso significa que a lei determine *ex-ante* a existência de uma licença em uma determinada jurisdição territorial (que pode ser o município), todavia, o facto de a lei estabelecer um número fixo ou máximo de licenças, parece ser desproporcional ao objetivo de política pública que se visa alcançar.

Uma medida alternativa que poderia reduzir o impacto concorrencial da restrição geográfica e regime de quotas da atividade notarial poderia ser o de introduzir na lei a possibilidade de um cartório não ter que operar apenas a partir de instalações físicas. Um cartório poderia oferecer serviços *online*. O notário com uma licença de escritório notarial deveria ser capaz de escolher entre abrir uma instalação física ou operar virtualmente, ou uma mistura de ambos, mesmo sob um regime que obrigue a uma determinada percentagem de escritórios notariais a operar a partir de instalações físicas, por razões de interesse público.

A AdC emitiu, em 2007, no âmbito dos seus poderes estatutários, a Recomendação n.º 1/2007 sobre "*Medidas de reforma do quadro legal do notariado*"<sup>94</sup>. A AdC recomendou a eliminação do princípio do "*numerus clausus*" e a eliminação da competência territorial. No entanto, a AdC considerou que se a implementação das recomendações não garantisse uma cobertura geográfica adequada dos serviços notariais, então um concurso público poderia ser lançado para a prestação de tais serviços, considerados serviços públicos, nas áreas geográficas afetadas, com a concessão de uma compensação financiada pelo Estado. Estas recomendações não foram implementadas. Razão, pela qual, são agora renovadas, em sede do resultado do projeto de parceria com a OCDE.

#### *Proposta de alteração legislativa e/ou regulamentar*

Propõe-se que o legislador elimine as restrições ao livre estabelecimento.

Alternativamente, efetue uma reavaliação sobre a atual organização dos serviços notariais, bem como da adequação, necessidade e proporcionalidade de tais limites legais, tendo em conta a procura por serviços notariais e a necessidade de proteção do interesse público na sua eventual manutenção garantindo o acesso universal a esses serviços notariais.

Com base na identificação de áreas de alta densidade e de intensiva procura (que se admite, ocorram em áreas urbanas, áreas turísticas, entre outras), considera-se que deverão ser eliminadas as restrições de acesso à atividade (quotas e limites territoriais) e criadas áreas de livre estabelecimento, para permitir a concorrência entre os serviços notariais, aumentando a mobilidade profissional e a liberdade de escolha dos clientes.

O acesso poderia permanecer limitado em áreas de baixa densidade e fracamente povoadas (que se admite, ocorram em áreas rurais, entre outras), onde seja necessário acautelar o interesse público da procura por esses serviços notariais.

<sup>93</sup> Cf. Lei n.º 155/2015, cit. *supra*, Anexo I, artigo 3.º, artigo 47.º, artigo 48.º, artigo 49.º, artigo 50.º, artigo 51.º, artigo 52.º, artigo 53.º, artigo 54.º; Lei n.º 23/2013, cit. *supra*, artigo 3.º, n.ºs 1, 2 e 3, e artigo 3.º, n.º 5, alíneas a) e b); Decreto-Lei n.º 26/2004, cit. *supra*, artigo 6.º, n.ºs 1 e 2, artigo 7.º, artigo 34.º, n.ºs 1, 2 e 3, artigo 35.º, n.º 2, artigo 35.º, n.º 3, e artigo 40.º-A, n.º 4.

<sup>94</sup> [http://www.concorrenca.pt/SiteCollectionDocuments/Estudos e Publicacoes/Recomendacoes e Pareceres/Anexos-Recomendacoes/13\\_Recomendacao2007\\_01.pdf](http://www.concorrenca.pt/SiteCollectionDocuments/Estudos e Publicacoes/Recomendacoes e Pareceres/Anexos-Recomendacoes/13_Recomendacao2007_01.pdf)



## Reserva de atividades

O Estatuto da Ordem dos Notários determina que o título profissional de notário apenas pode ser atribuído a indivíduos inscritos na Ordem dos Notários como membros efetivos da mesma.

Nesse contexto, várias normas incluídas nos diplomas Portugueses aplicáveis à profissão de notário estabelecem que determinadas atividades relacionadas com diversos setores económicos apenas podem ser desenvolvidas por profissionais específicos, e, em particular, por notários.

A reserva de certos atos jurídicos a notários<sup>95</sup>, mesmo se o âmbito dos atos notariais reservados aos notários tenha sido consideravelmente reduzido nos últimos anos, poderá ter subjacente um objetivo de política pública que se relacione com a qualidade dos atos notariais. De facto, há atos jurídicos cuja realização exige conhecimentos ou experiência particularmente específicos, que esses profissionais, em princípio, detêm. Nesse contexto, reconhece-se a necessidade de definir, no quadro legislativo e regulatório relevante, os casos gerais em que as habilitações académicas e profissionais dos indivíduos garantem o nível mínimo de qualidade dos serviços em causa.

No entanto, o título protegido com tarefas reservadas pode excluir outros profissionais do exercício da atividade, reduzindo o número de profissionais no mercado e aumentando potencialmente os custos para os consumidores.

Essa reserva de certos atos jurídicos também afeta negativamente a concorrência na atividade em causa, uma vez que pode levar à diminuição do número de profissionais qualificados que podem oferecer esses serviços a empresas e famílias, pode reduzir o incentivo para inovar e melhorar os serviços prestados, comprometendo a competitividade dos preços destes serviços.

Propõe-se, por isso, que sejam revistas as atuais atividades reservadas a notários, de forma a abrir o seu exercício a outras profissões jurídicas (nomeadamente advogados e solicitadores). Tal revisão das atuais atividades reservadas a notários poderia conduzir, entre outras iniciativas, a uma avaliação da extensão do risco para o interesse público das restrições atuais para determinar se deverão permanecer em vigor.

Esta abertura poderá conduzir a maior inovação e diversidade e à cobrança de preços mais competitivos pela prestação de diversos serviços jurídicos, em benefício dos clientes, famílias e empresas.

### *Proposta de alteração legislativa e/ou regulamentar*

Propõe-se que o legislador, em conjunto com as Ordens Profissionais relevantes, reanalise a atribuição de atividades reservadas a profissionais inscritos numa Ordem Profissional, no uso de um título profissional obtido após inscrição nessa associação profissional. Em regra, a reserva de atividades deve ser reduzida, em respeito por critérios de necessidade, adequação e proporcionalidade com vista ao cumprimento dos objetivos da regulamentação profissional em causa.

Em geral, as atividades ou tarefas reservadas para categorias específicas de profissionais devem ser abolidas nos casos em que: (i) a proteção é desproporcional em relação ao objetivo de política pública prosseguido, seja porque as atividades ou tarefas podem ser executadas por outros profissionais igualmente bem qualificados ou porque não representam um perigo para a segurança, saúde pública, qualidade do serviço, entre outros; (ii) a proteção é desadequada atento que existe uma excessiva regulamentação da proteção do título profissional; ou (iii) a proteção é desnecessária devido a desenvolvimentos legais, sociais ou profissionais que tornem a restrição obsoleta pelo seu objetivo.

A legislação e regulamentação que elencam atividades reservadas devem ser alteradas para se tornarem mais focadas nos resultados e menos prescritivas. O objetivo deve ser o de garantir que o resultado tenha a qualidade desejada. Isto significará que vários profissionais com qualificações semelhantes, mas não idênticas, devem poder competir pelo mesmo trabalho.

<sup>95</sup> Cf. Decreto-Lei n.º 207/95, cit. *supra*, artigo 2.º, n.º 1 e artigo 3.º, n.º 1.



### Qualificações académicas específicas

O acesso à profissão de notário, através de inscrição obrigatória na Ordem dos Notários, exige a titularidade de uma licenciatura em Direito, ou grau académico estrangeiro equivalente.<sup>96</sup>

Esta exigência reduz o número de candidatos à profissão, e condiciona a sua qualidade e diversidade.

Em comparação com outros países europeus, refira-se que na Alemanha, para um candidato se qualificar como notário, é necessário obter aprovação num exame de Estado mas nenhum diploma em Direito é exigido *a priori*, devendo ter no mínimo dois ou três anos de experiência como candidato notarial ou advogado.<sup>97</sup>

A existência de vias alternativas de qualificações académicas para o acesso à profissão podem conduzir a maior diversidade e inovação na oferta de serviços, bem como a uma maior concorrência entre os profissionais, o que poderá levar a preços mais competitivos para os consumidores.

#### *Proposta de alteração legislativa e/ou regulamentar*

Propõe-se que o legislador, em colaboração com a Ordem dos Notários, reanalise os critérios legais e regulatórios relacionados com as qualificações académicas e estabeleça um processo transparente, proporcional e não discriminatório de identificação de vias alternativas para a aquisição das qualificações necessárias para o exercício da profissão de notário, possibilitando o acesso a esta profissão a quem seja titular de outros diplomas universitários que não uma licenciatura em Direito.

Estas vias alternativas, que devem ser adequadas e necessárias, podem, ainda assim, exigir a titularidade de uma pós-graduação em Direito ou a graduação num curso de conversão, que permitam o desenvolvimento das atividades em causa com um nível elevado de qualidade.

Sem prejuízo, todos os candidatos que pretendam exercer a profissão de notário devem completar com sucesso o estágio profissional e a aprovação nos exames requeridos pela Ordem Profissional.

### Exigência de realização de estágio profissional com características específicas

55

O acesso à profissão de notário exige a frequência de um estágio profissional, com uma duração máxima de 18 meses, composto por uma primeira parte teórica, com uma duração máxima de seis meses, lecionada na Ordem dos Notários, e por uma segunda parte prática, baseada no relacionamento com o patrono notário. A duração do estágio pode ser reduzida atendendo à experiência prática prévia dos candidatos, como o facto de serem advogados. A conclusão do estágio não está sujeita a um processo de avaliação final de prova de agregação à Ordem, todavia, o candidato deve submeter um relatório de estágio conjuntamente com uma declaração do seu patrono notário, seu par e concorrente no mercado, declarando-o “apto”, ou não, ao exercício da profissão<sup>98</sup>. O estágio tem um custo de EUR 750.<sup>99</sup>

Importa aferir da proporcionalidade das características do estágio, como sejam a sua duração<sup>100</sup>, o seu objeto, o modelo de avaliação e custos associados, que podem ser desproporcionados e desnecessários para cumprir o seu objetivo.

Esta reavaliação poderá levar a uma redução nos custos de oportunidade que o estágio implica, bem como a um aumento da independência e transparência do seu processo de avaliação sem pôr em causa a sua qualidade, tornando o estágio mais atrativo e gerando um maior número de profissionais que estejam habilitados a concorrer no mercado, em benefício dos consumidores.

<sup>96</sup> Cf. Decreto-Lei n.º 26/2004, cit. *supra*, artigo 25.º e artigo 26.º; Regulamento de Estágio da Ordem dos Notários, cit. *supra*, artigo 2.º e artigo 4.º.

<sup>97</sup> Cf. <https://www.lawyersgermany.com/notary-services-in-germany>

<sup>98</sup> Cf. Decreto-Lei n.º 26/2004, cit. *supra*, artigo 27.º, artigo 27.º-B, artigo 29.º; Regulamento de Estágio da Ordem dos Notários, cit. *supra*, artigo 10.º, artigo 11.º, e artigo 26.º, n.ºs 1, 2 e 3.

<sup>99</sup> Cf. <http://www.notarios.pt/OrdemNotarios/PT/OrdemNotarios/TabelaDePrecos/>

<sup>100</sup> Cf. Lei n.º 2/2013, cit. *supra*, artigo 8.º, n.º 2, a duração do estágio profissional não deve ser superior a 18 meses.





#### *Propostas de alteração legislativa e/ou regulamentar*

Propõe-se que o legislador, em conjunto com a Ordem dos Notários, reanalise os critérios legais e regulatórios relativos ao estágio, necessário à inscrição de notário, com o objetivo de certificar que os candidatos adquiriram a formação profissional e ética exigida para o adequado acesso à e ao exercício da profissão.

A reavaliação das características do estágio para o acesso à profissão de notário, pelo legislador, devem garantir, entre outros: (i) que a duração do estágio profissional possa eventualmente ser reduzida com a redução da primeira parte de formação teórica; (ii) que a formação teórica oferecida durante o estágio evite ser uma duplicação das disciplinas da licenciatura em Direito já abordadas e avaliadas durante a formação académica, e que possa ser oferecida, sempre que possível, na opção *e-learning*; (iii) que a informação final do estágio/avaliação pelo patrono notário seja realizada por um órgão independente da associação profissional, que pode incluir membros desta, mas deve também incluir outros profissionais de reconhecido mérito, tais como professores universitários, outros indivíduos e entidades (por exemplo, para as profissões jurídicas, de magistrados, entre outros); (iv) que o custo do estágio seja determinado com base em critérios<sup>101</sup> relacionados com a proporcionalidade da taxa em causa face aos custos incorridos com a prestação dos serviços subjacentes, a transparência da taxa em questão e do respetivo método de cálculo.

#### **Restrições à propriedade de sociedades de profissionais**

O Estatuto da Ordem dos Notários<sup>102</sup> determina que as sociedades de notários só podem ser constituídas por sócios profissionais, não podendo o número de sócios ser superior a três. Só podem ser sócios de uma sociedade de notários, os notários que detenham licença de instalação de cartório notarial no mesmo município. Os sócios de uma sociedade de notários não podem exercer a atividade de notário a título individual.

O modelo de sociedade profissional que reserva aos sócios profissionais a totalidade do capital social e do número de votos na sociedade é o único permitido em Portugal no caso das profissões jurídicas.

Neste modelo de sociedade profissional é imposta uma restrição total à propriedade, já que impõe que a totalidade do capital social seja reservado a sócios profissionais (notários pessoas individuais ou sociedades de notários). Esta restrição total à propriedade de sociedades profissionais é ainda mais restritiva do que aquela que se encontra consagrada, também, na Lei n.º 2/2013<sup>103</sup> e na Lei n.º 53/2015<sup>104</sup>, que impõe apenas que a maioria do capital social e dos direitos de voto sejam detidos por profissionais de uma mesma associação profissional.

Esta restrição total à propriedade de sociedades profissionais é uma barreira à concorrência, e tem como principal consequência a diminuição do número de sociedades profissionais de notários. Com efeito, tal conduz: a uma diminuição das fontes de investimento aquando da sua constituição ou no decorrer da atividade; a um aumento significativo dos custos operacionais incorridos, pelo custo do capital, em caso de recorrerem a financiamento junto de instituições financeiras; e uma diminuição da propensão das sociedades de profissionais para adotar soluções de negócio inovadoras. Em resultado, esta restrição é passível de limitar as escolhas disponibilizadas aos consumidores e de dificultar a correspondência entre o tipo de serviços profissionais disponibilizados e o tipo de serviços procurados.

Ao permitir o acesso a mais fontes de capital, a abertura da propriedade e direitos de voto a indivíduos e a entidades externas permitirá um maior investimento na sociedade, aumentos de escala nas suas operações bem como uma melhor gestão de risco, reduzindo custos operacionais que permitirão a cobrança de menores honorários aos clientes pelos serviços profissionais prestados.

<sup>101</sup> Cf. Princípios constantes da Lei Geral Tributária (LGT), aprovada pelo Decreto-Lei n.º 398/98, cit. *supra*, artigo 4.º, n.º 2 (Anexo), e da Constituição da República Portuguesa (CRP), aprovada pelo Decreto de 10.04.1976, artigo 266.º, n.º 2.

<sup>102</sup> Cf. Lei n.º 155/2015, cit. *supra*, Anexo I, artigo 87.º, n.ºs 1 e 2 e artigo 90.º, e Anexo II, artigo 5.º, n.º 3.

<sup>103</sup> Cf. Lei n.º 2/2013, cit. *supra*, artigo 27.º, n.º 3, alínea a) e artigo 27.º, n.º 4.

<sup>104</sup> Cf. Lei n.º 53/2015, cit. *supra*, artigo 8.º, n.ºs 1, 2 e 4, e artigo 9.º, n.º 2.



*Propostas de alteração legislativa e/ou regulamentar*

Propõe-se que o legislador elimine as normas que restringem, total ou parcialmente, a detenção da propriedade de sociedades de profissionais, permitindo que a detenção da totalidade ou da maioria desse capital social, bem como da maioria dos direitos de voto, possam ser detidos por indivíduos e entidades não profissionais e/ou não registados numa determinada Ordem Profissional. Profissionais de outras áreas de atividade, bem como indivíduos e entidades investidores, devem poder ser sócios majoritários e deter a maioria do capital social de sociedades de profissionais de notários, separando-se a propriedade da sociedade de profissionais do exercício da atividade.

Mais se propõe que seja removida a restrição geográfica que impõe que os sócios de uma sociedade de notários terão que ser notários que detenham licença de instalação de cartório notarial no mesmo município. A sociedade deve ser aberta a notários com licenças de escritórios notariais baseados em diferentes municípios.

Mais se propõe que o legislador elimine a restrição que impõe um número máximo de três sócios de uma sociedade de notários; este número deve ser aberto e não deve ser limitado a qualquer número máximo.

### **Restrições à gestão e administração de sociedades de notários**

Em sociedades de notários, pelo menos um dos gestores ou administradores terá que ser um sócio, isto é, notário com cartório.<sup>105</sup>

Neste modelo de gestão e administração de sociedade profissional é imposta uma restrição, já que impõe que pelo menos um dos gestores seja sócio profissional (notário). Esta restrição à gestão e administração de sociedades profissionais está em linha com aquela que se encontra consagrada, também, na Lei n.º 2/2013 e na Lei n.º 53/2015<sup>106</sup>, que impõe que um dos membros do órgão executivo seja um profissional.

Esta restrição à gestão e administração de sociedades profissionais é uma barreira à concorrência. Uma gestão profissionalizada, e responsável perante os sócios, poderá beneficiar a própria sociedade, dado o maior conhecimento que os gestores poderão ter do mercado, isto é, do tipo de serviços procurados por empresas e famílias, bem como das inovações que poderão ser introduzidas na prestação de serviços jurídicos, para benefício dos clientes.

57

*Proposta de alteração legislativa e/ou regulamentar*

Propõe-se que o legislador elimine as normas que restringem, total ou parcialmente, a gestão e administração de sociedades de profissionais por pessoas que não sejam profissionais inscritos na Ordem Profissional dos Notários.

Propõe-se a separação entre a propriedade e a gestão e administração de sociedades de profissionais de notários.

Propõe-se que a gestão e administração estejam abertas a indivíduos não-profissionais e com outras profissões.

### **Restrições à multidisciplinaridade em sociedades de notários**

No único modelo de sociedade profissional permitido às profissões jurídicas em Portugal, entre as quais o notariado, é proibida a multidisciplinaridade.<sup>107</sup>

De acordo com as leis-quadro<sup>108</sup>, a Lei n.º 2/2013 e a Lei n.º 53/2015, podem ser constituídas sociedades de profissionais que tenham por objeto principal o exercício de profissões organizadas numa única associação

<sup>105</sup> Cf. Lei n.º 155/2015, cit. *supra*, Anexo I, artigo 88.º, n.ºs 1 e 2.

<sup>106</sup> Cf. Lei n.º 53/2015, cit. *supra*, artigo 9.º, n.º 3; Lei n.º 2/2013, cit. *supra*, artigo 27.º, n.º 3, alínea b), e artigo 27.º, n.º 4.

<sup>107</sup> Cf. Decreto-Lei n.º 26/2004, cit. *supra*, artigo 5.º.

<sup>108</sup> Cf. Lei n.º 53/2015, cit. *supra*, artigo 7.º, n.º 2; Lei n.º 2/2013, cit. *supra*, artigo 27.º, n.º 1 e n.º 4.



pública profissional, em conjunto ou em separado com o exercício de outras profissões ou atividades, desde que seja observado o regime de incompatibilidades e impedimentos aplicável.

Todavia, as leis-quadro permitem que os Estatutos das Ordens Profissionais possam adotar restrições totais à multidisciplinariedade, com fundamento no exercício de poderes de autoridade pública que a profissão comporte ou em razões imperiosas de interesse público ligadas à missão de interesse público que a profissão, na sua globalidade, prossiga.

A proibição da prática multidisciplinar em sociedades de profissionais é particularmente restritiva no caso das quatro profissões jurídicas, onde o objeto social apenas permite a prestação daqueles serviços jurídicos, num único modelo permitido para a prática da profissão de forma coletiva.

Note-se que permitir a multidisciplinaridade significa permitir a associação de diferentes profissionais, pertencentes a diferentes associações profissionais (alguns podem até não pertencer a uma associação profissional pública), dentro de uma mesma sociedade profissional, praticando em conjunto as suas profissões. A multidisciplinaridade permite a exploração de economias de gama e economias de escala resultantes de uma maior especialização e qualidade de serviço fruto da interação entre uma gama mais ampla de profissionais. Também permite mitigar o problema da dupla marginalização, e uma melhor gestão de risco resultante da prática de diferentes atividades profissionais dentro de uma mesma sociedade profissional. Estes vários efeitos reduzem custos fixos, bem como custos médios e marginais na prestação de serviços pela sociedade profissional. Os clientes beneficiarão de preços mais competitivos e da conveniência de um "balcão único" na prestação de uma gama mais alargada e inovadora de serviços profissionais.

*Proposta de alteração legislativa e/ou regulamentar*

Propõe-se que o legislador elimine a proibição da prática multidisciplinar em sociedades de profissionais de notários e permita a criação de "estruturas de negócios alternativas", permitindo que diferentes formas de modelos de negócio surjam no mercado, para atender a diferentes tipos de agentes de mercado, tornando o setor mais dinâmico, mais inovador e com uma maior gama de serviços.

### **Preços, taxas e encargos profissionais**

A AdC emitiu no âmbito dos seus poderes estatutários, a Recomendação n.º 1/2007 sobre "*Medidas de reforma do quadro legal do notariado*"<sup>109</sup>. A AdC propôs a generalização de um regime de preço livre para atos realizados por cartórios privados que enfrentem concorrência significativa de outros profissionais. No entanto, a AdC também recomendou a adoção, por um período transitório, de um sistema de preços máximos para serviços que permanecessem sob a competência exclusiva dos notários e cuja relevância social justificava a necessidade de garantir o acesso universal. Importa, agora, reavaliar da sua necessidade.

Mantêm-se, à data, preços máximos para um conjunto de serviços ainda reservados a notários, enquanto os processos de inventário permanecem sujeitos a um regime de preços fixos.

*Proposta de alteração legislativa e/ou regulamentar*

Propõe-se que o legislador reanalise o regime de taxas fixas para os processos de inventário, com o objetivo deste ser gradualmente eliminado.

Propõe-se, também, que o legislador reanalise o regime de preços máximos, com o objetivo de os eliminar, avançando para um regime de preços livre.

<sup>109</sup> [http://www.concorrenca.pt/SiteCollectionDocuments/Estudos e Publicacoes/Recomendacoes e Pareceres/Anexos-Recomendacoes/13\\_Recomendacao2007\\_01.pdf](http://www.concorrenca.pt/SiteCollectionDocuments/Estudos e Publicacoes/Recomendacoes e Pareceres/Anexos-Recomendacoes/13_Recomendacao2007_01.pdf)



**Anexo 4: Propostas de alteração do quadro legislativo e regulatório de profissão liberal autorregulada: notário**

N.º OCDE	N.º e título do ato legislativo	Artigo	Categoria temática	Descrição da restrição à concorrência	Propostas de alteração legislativa e/ou regulatória
01	Lei n.º 23/2013 "Regime jurídico do processo de inventário"	Art.3º (1) (2) (3)	Barreira geográfica/ Processo de inventário	Esta disposição legal estabelece que " <i>Compete aos cartórios notariais sediados no município do lugar da abertura da sucessão efetuar o processamento dos atos e termos do processo de inventário e da habilitação de uma pessoa como sucessora por morte de outra. Em caso de impedimento dos notários de um cartório notarial, é competente qualquer dos outros cartórios notariais sediados no município do lugar da abertura da sucessão. Não havendo cartório notarial no município a que se referem os números anteriores é competente qualquer cartório de um dos municípios confinantes</i> ". O legislador faz uma conexão entre a localização da abertura da sucessão com a competência territorial do notário. As restrições à competência territorial excluem os notários localizados fora do município em questão da prestação desses serviços. Do ponto de vista da procura, os consumidores de tais serviços (os interessados nos processos de sucessão) não têm o poder de escolher livremente o notário. Os consumidores não podem levar em consideração a qualidade, inovação ou outros fatores seletivos na sua decisão sobre a localização do cartório, a menos que haja mais de um escritório em tal local (mas, nesse caso, a escolha seria restrita também a este local geográfico).	Na sequência da Recomendação n.º 1/2007 da AdC sobre "Medidas de reforma do quadro legal do notariado", considera-se necessária uma reavaliação global sobre a atual organização de serviços notariais em Portugal. Essa reavaliação deve explorar alternativas que aumentem a mobilidade profissional e a liberdade de escolha dos clientes, garantindo ao mesmo tempo o acesso universal a serviços notariais. Propõe-se: 1) A eliminação das quotas para a atribuição de licença ou a necessidade de obter uma licença de escritório notarial antes de se estabelecer como notário. Ou alternativamente, 2) Estudar a procura potencial de serviços notariais em áreas geográficas por todo o país tendo em conta: a densidade populacional; o nível e as características da atividade económica, e o dinamismo do mercado imobiliário local; a procura de outros serviços prestados por notários; a existência de soluções alternativas disponíveis na Internet. Com base nos dados obtidos, propõe-se que: a) Sejam identificadas as áreas que possam sustentar a concorrência em atividades notariais (tipicamente Lisboa, Porto, Faro, turismo elevado, áreas altamente industrializadas) e liberalizar totalmente o estabelecimento de escritórios notariais; b) Em áreas de baixa densidade, se permita a concorrência aberta para o estabelecimento de um ou dois escritórios por área. 3) Se reavalie o fundo de compensação existente e se encontrem formas alternativas para garantir a prestação de serviços notariais em áreas de baixa densidade populacional e de baixa atividade económica, tendo em conta que muitos atos notariais podem ser praticados tanto por advogados como por solicitadores.
02	Lei n.º 23/2013 "Regime jurídico do processo de inventário"	Art. 3º (5) (a) (b)	Barreira geográfica/ Processo de inventário	Esta disposição legal estabelece que " <i>Aberta sucessão [processo de sucessão] fora do País observa-se o seguinte: (a) Tendo o falecido deixado bens em Portugal, é competente para a habilitação o cartório notarial do município da situação dos imóveis ou da maior parte deles, ou, na falta de imóveis, do município onde estiver a maior parte dos móveis; (b) Não tendo o falecido deixado bens em Portugal, é competente para a habilitação o cartório notarial do domicílio do habilitando</i> ". Embora a competência do processo de inventário seja agora exercida pelos notários, a necessidade de cumprir a lei civil permanece. O legislador faz uma conexão entre a localização da abertura da sucessão com a competência territorial do notário. No entanto, pode-se assinalar que as restrições de competência territorial excluem os notários localizados fora do município em questão da prestação desses serviços. Do ponto de vista da procura, os consumidores de tais serviços (os interessados nos processos de sucessão) não têm o poder de escolher livremente o notário. Os consumidores não podem levar em consideração a qualidade, inovação ou outros fatores seletivos em sua decisão sobre a localização do cartório, a menos que haja mais de um escritório em tal local (mas, nesse caso, a escolha seria restrita àqueles também).	Na sequência da Recomendação n.º 1/2007 da AdC sobre "Medidas de reforma do quadro legal do notariado", considera-se necessária uma reavaliação global sobre a atual organização de serviços notariais em Portugal. Essa reavaliação deve explorar alternativas que aumentem a mobilidade profissional e a liberdade de escolha dos clientes, garantindo ao mesmo tempo o acesso universal a serviços notariais. Propõe-se: 1) A eliminação das quotas para a atribuição de licença ou a necessidade de obter uma licença de escritório notarial antes de se estabelecer como notário. Ou alternativamente, 2) Estudar a procura potencial de serviços notariais em áreas geográficas por todo o país tendo em conta: a densidade populacional; o nível e as características da atividade económica, e o dinamismo do mercado imobiliário local; a procura de outros serviços prestados por notários; a existência de soluções alternativas disponíveis na Internet. Com base nos dados obtidos, propõe-se que: a) Sejam identificadas as áreas que possam sustentar a concorrência em atividades notariais (tipicamente Lisboa, Porto, Faro, turismo elevado, áreas altamente industrializadas) e liberalizar totalmente o estabelecimento de escritórios notariais; b) Em áreas de baixa densidade, se permita a concorrência aberta para o estabelecimento de um ou dois escritórios por área. 3) Se reavalie o fundo de compensação existente e se encontrem formas alternativas para garantir a prestação de serviços notariais em áreas de baixa densidade populacional e de baixa atividade económica, tendo em conta que muitos atos notariais podem ser praticados tanto por advogados como por solicitadores.
03	Lei n.º 23/2013 "Regime jurídico do processo de inventário"	Art. 3º (6)	Barreira geográfica/ Processo de inventário	Esta disposição legal estabelece que " <i>Em caso de inventário em consequência de separação, divórcio, declaração de nulidade ou anulação de casamento, é competente o cartório notarial sediado no município do lugar da casa de morada de família ou, na falta desta, o cartório notarial competente nos termos do Art. 3(5)(a) [isto é, tendo o falecido deixado bens em Portugal, é competente para a habilitação o cartório notarial do município da situação dos imóveis ou da maior parte deles, ou, na falta de imóveis, do município onde estiver a maior parte dos móveis]</i> ". As restrições de competência territorial excluem os notários localizados fora do município em questão, da prestação desses serviços. Do ponto de vista da procura, os consumidores de tais serviços (os interessados nos processos de sucessão) não têm o poder de escolher livremente o notário. Os consumidores não podem levar em consideração a qualidade, inovação ou outros fatores seletivos em sua decisão sobre a localização do cartório, a menos que haja mais de um escritório em tal local (mas em tal caso, a escolha seria restrita àqueles como bem).	Na sequência da Recomendação n.º 1/2007 da AdC sobre "Medidas de reforma do quadro legal do notariado", considera-se necessária uma reavaliação global sobre a atual organização de serviços notariais em Portugal. Essa reavaliação deve explorar alternativas que aumentem a mobilidade profissional e a liberdade de escolha dos clientes, garantindo ao mesmo tempo o acesso universal a serviços notariais. Propõe-se: 1) A eliminação das quotas para a atribuição de licença ou a necessidade de obter uma licença de escritório notarial antes de se estabelecer como notário. Ou alternativamente, 2) Estudar a procura potencial de serviços notariais em áreas geográficas por todo o país tendo em conta: a densidade populacional; o nível e as características da atividade económica, e o dinamismo do mercado imobiliário local; a procura de outros serviços prestados por notários; a existência de soluções alternativas disponíveis na Internet. Com base nos dados obtidos, propõe-se que: a) Sejam identificadas as áreas que possam sustentar a concorrência em atividades notariais (tipicamente Lisboa, Porto, Faro, turismo elevado, áreas altamente industrializadas) e liberalizar totalmente o estabelecimento de escritórios notariais; b) Em áreas de baixa densidade, se permita a concorrência aberta para o estabelecimento de um ou dois escritórios por área.



N.º OCDE	N.º e título do ato legislativo	Artigo	Categoria temática	Descrição da restrição à concorrência	Propostas de alteração legislativa e/ou regulatória
					3) Se reavalie o fundo de compensação existente e se encontrem formas alternativas para garantir a prestação de serviços notariais em áreas de baixa densidade populacional e de baixa atividade económica, tendo em conta que muitos atos notariais podem ser praticados tanto por advogados como por solicitadores.
04	Lei n.º 23/2013 "Regime jurídico do processo de inventário"	Art. 83º (2)	Taxas e encargos profissionais/ Processo de inventário	Esta disposição legal estabelece que " <i>São regulados por Portaria do membro do Governo responsável pela área da justiça os honorários notariais devidos pelo processo de inventário, o respetivo regime de pagamento e a responsabilidade pelo seu pagamento.</i> " A condução de processos de inventário são da competência exclusiva de notários, num contexto de segmentação geográfica do mercado. Acresce que o acesso à profissão está condicionado a um regime de licenças para a atribuição do título de Notário e para o estabelecimento de cartórios notariais num contexto de segmentação geográfica do mercado.	Na sequência da Recomendação n.º 1/2007 da AdC sobre "Medidas de reforma do quadro legal do notariado", considera-se necessária uma reavaliação global sobre a atual organização de serviços notariais em Portugal. Essa reavaliação deve explorar alternativas que aumentem a mobilidade profissional e a liberdade de escolha dos clientes, garantindo ao mesmo tempo o acesso universal a serviços notariais. Nesse contexto, propõe-se que o regime de taxas fixas para os processos de inventário seja revisto com o objetivo de ser gradualmente eliminado.
05	Lei n.º 155/2015 "Estatutos da Ordem dos Notários"	Anexo I, Art. 3º	Regime autorregulatório	Este artigo descreve as atribuições e competências atribuídas à Ordem dos Notários, de entre as quais, sobre o acesso e exercício da profissão de notário. Entre estas atribuições contam-se nomeadamente: Defender o Estado de Direito e os direitos, liberdades e garantias pessoais e colaborar na administração da justiça, propondo as medidas legislativas que considere adequadas ao seu bom funcionamento; Promover a divulgação e o aprofundamento dos princípios deontológicos da atividade notarial tendo em conta a natureza pública essencial desta, e zelar pelo seu cumprimento; Colaborar com o Estado nos concursos para atribuição do título de notário e nos concursos para atribuição de licença de instalação de cartório notarial; Elaborar e atualizar o registo profissional dos seus associados; Defender os interesses e direitos dos seus associados; Reforçar a solidariedade entre os seus associados, designadamente através da gestão do fundo de compensação; Elaborar e adotar os regulamentos internos convenientes, nos termos do regime jurídico de criação, organização e funcionamento das associações públicas profissionais, aprovado pela Lei nº 2/2013; Exercer, em conjunto com o Estado, a fiscalização da atividade notarial; Exercer jurisdição disciplinar sobre os respetivos associados e colaborar com o Estado no exercício dessa jurisdição disciplinar, nos termos previstos no Estatuto do Notariado; Contribuir para o desenvolvimento da cultura jurídica e aperfeiçoamento da elaboração do direito, devendo ser ouvida sobre os projetos de diploma legislativos e regulamentares que interessam ao exercício da atividade notarial, de acesso, as incompatibilidades e os impedimentos dos notários, bem como os que fixam os valores dos atos notariais; Representar os respetivos associados junto de entidades nacionais e internacionais e contribuir para o estreitamento das ligações com organismos congêneres estrangeiros; Constituir um centro de mediação e arbitragem. Este conjunto de competências assumem quer uma natureza regulatória, quer uma natureza representativa.	Propõe-se que o legislador altere o quadro legislativo e regulatório separando a função regulatória da função representativa nas Ordens Profissionais. Tal separação envolverá a criação de um órgão independente, que poderá ser externo à Ordem Profissional e por setor de atividade, ou poderá ser criado um órgão dentro da atual Ordem Profissional, efetivamente separado dos restantes órgãos da Ordem Profissional. O órgão independente assumiria a principal regulamentação da profissão, como matérias que dizem respeito ao acesso à profissão. A direção do órgão regulador seria composta por representantes da própria profissão e de outras pessoas, incluindo indivíduos de alto perfil de outros órgãos reguladores ou organizações, representantes de organizações de consumidores e académicos.
06	Lei n.º 155/2015 "Estatutos da Ordem dos Notários"	Anexo I, Art. 47º a Art. 50º	Fundo de compensação	O Fundo de Compensação, que tem a natureza de património autónomo, constitui um mecanismo de redistribuição de honorários entre notários, tendo como finalidade assegurar a existência de notários em todo o território nacional, contribuindo para garantir um acesso universal aos serviços de notariado. Este Fundo é financiado por várias fontes, entre as quais as participações devidas pelos membros da Ordem dos Notários. A solução fornecida pelo Fundo, e tal como disposto no Art. 54º deste mesmo Anexo, exige avaliar até que ponto outros fatores, que não a prestação de serviços numa área economicamente desfavorecida, poderão justificar os baixos rendimentos de um notário, tais como uma inadequada gestão dos recursos que o mesmo tem ao seu dispor, ou falta de diligência e de competitividade. Deverá ter-se em consideração que: (i) poderá equacionar-se que muitos serviços notariais poderão ser igualmente prestados por advogados e solicitadores; (ii) que o presente regime de notariado inclui um regime de quotas para atribuição de	Na sequência da Recomendação n.º 1/2007 da AdC sobre "Medidas de reforma do quadro legal do notariado", considera-se necessária uma reavaliação global sobre a atual organização de serviços notariais em Portugal. Essa reavaliação deve explorar alternativas que aumentem a mobilidade profissional e a liberdade de escolha dos clientes, garantindo ao mesmo tempo o acesso universal a serviços notariais. Propõe-se: 1) A eliminação das quotas para a atribuição de licença ou a necessidade de obter uma licença de escritório notarial antes de se estabelecer como notário. Ou alternativamente, 2) Estudar a procura potencial de serviços notariais em áreas geográficas por todo o país tendo em conta: a densidade populacional; o nível e as características da atividade económica, e o dinamismo do mercado imobiliário local; a procura de outros serviços prestados por notários; a existência de soluções alternativas disponíveis na Internet. Com base nos dados obtidos, propõe-se que: a) Sejam identificadas as áreas que possam sustentar a concorrência em atividades notariais (tipicamente Lisboa, Porto, Faro, turismo elevado, áreas altamente industrializadas) e liberalizar totalmente o estabelecimento de escritórios notariais; b) Em áreas de baixa densidade, se permita a concorrência aberta para o estabelecimento de um ou dois escritórios por área.



N.º OCDE	N.º e título do ato legislativo	Artigo	Categoria temática	Descrição da restrição à concorrência	Propostas de alteração legislativa e/ou regulatória
				licenças para operar cartórios notariais num quadro de segmentação de mercado, e (iii) que a promoção de serviços notariais <i>online</i> poderá diminuir significativamente a necessidade de contacto pessoal com o prestador de serviços notariais.	3) Se reavalie o fundo de compensação existente e se encontrem formas alternativas para garantir a prestação de serviços notariais em áreas de baixa densidade populacional e de baixa atividade económica, tendo em conta que muitos atos notariais podem ser praticados tanto por advogados como por solicitadores.
07	Lei n.º 155/2015 "Estatutos da Ordem dos Notários"	Anexo I Art. 51º	Fundo de compensação	Até ao dia 10 de cada mês todos os notários devem comunicar o seu rendimento do mês anterior à Ordem dos Notários. Esta informação permanecerá confidencial e protegida.	<p>Na sequência da Recomendação n.º 1/2007 da AdC sobre "Medidas de reforma do quadro legal do notariado", considera-se necessária uma reavaliação global sobre a atual organização de serviços notariais em Portugal. Essa reavaliação deve explorar alternativas que aumentem a mobilidade profissional e a liberdade de escolha dos clientes, garantindo ao mesmo tempo o acesso universal a serviços notariais. Propõe-se:</p> <p>1) A eliminação das quotas para a atribuição de licença ou a necessidade de obter uma licença de escritório notarial antes de se estabelecer como notário. Ou alternativamente,</p> <p>2) Estudar a procura potencial de serviços notariais em áreas geográficas por todo o país tendo em conta: a densidade populacional; o nível e as características da atividade económica, e o dinamismo do mercado imobiliário local; a procura de outros serviços prestados por notários; a existência de soluções alternativas disponíveis na Internet. Com base nos dados obtidos, propõe-se que:</p> <p>a) Sejam identificadas as áreas que possam sustentar a concorrência em atividades notariais (tipicamente Lisboa, Porto, Faro, turismo elevado, áreas altamente industrializadas) e liberalizar totalmente o estabelecimento de escritórios notariais;</p> <p>b) Em áreas de baixa densidade, se permita a concorrência aberta para o estabelecimento de um ou dois escritórios por área.</p> <p>3) Se reavalie o fundo de compensação existente e se encontrem formas alternativas para garantir a prestação de serviços notariais em áreas de baixa densidade populacional e de baixa atividade económica, tendo em conta que muitos atos notariais podem ser praticados tanto por advogados como por solicitadores.</p>
08	Lei n.º 155/2015 "Estatutos da Ordem dos Notários"	Anexo I Art. 52º e Art. 53º	Fundo de compensação	<p>O Fundo de Compensação, que tem a natureza de património autónomo, constitui um mecanismo de redistribuição de honorários entre notários, tendo como finalidade assegurar a existência de notários em todo o território nacional, contribuindo para garantir um acesso universal aos serviços de notariado. Este Fundo é financiado por várias fontes, entre as quais as participações devidas pelos membros da Ordem dos Notários.</p> <p>A solução fornecida pelo Fundo, e tal como disposto no Art. 54º deste mesmo Anexo, exige avaliar até que ponto outros fatores, que não a prestação de serviços numa área economicamente desfavorecida, poderão justificar os baixos rendimentos de um notário, tais como uma inadequada gestão dos recursos que o mesmo tem ao seu dispor, ou falta de diligência e de competitividade.</p> <p>Deverá ter-se em consideração que: (i) poderá equacionar-se que muitos serviços notariais poderão ser igualmente prestados por advogados e solicitadores; (ii) que o presente regime de notariado inclui um regime de quotas para atribuição de licenças para operar cartórios notariais num quadro de segmentação de mercado, e (iii) que a promoção de serviços notariais <i>online</i> poderá diminuir significativamente a necessidade de contacto pessoal com o prestador de serviços notariais.</p>	<p>Na sequência da Recomendação n.º 1/2007 da AdC sobre "Medidas de reforma do quadro legal do notariado", considera-se necessária uma reavaliação global sobre a atual organização de serviços notariais em Portugal. Essa reavaliação deve explorar alternativas que aumentem a mobilidade profissional e a liberdade de escolha dos clientes, garantindo ao mesmo tempo o acesso universal a serviços notariais. Propõe-se:</p> <p>1) A eliminação das quotas para a atribuição de licença ou a necessidade de obter uma licença de escritório notarial antes de se estabelecer como notário. Ou alternativamente,</p> <p>2) Estudar a procura potencial de serviços notariais em áreas geográficas por todo o país tendo em conta: a densidade populacional; o nível e as características da atividade económica, e o dinamismo do mercado imobiliário local; a procura de outros serviços prestados por notários; a existência de soluções alternativas disponíveis na Internet. Com base nos dados obtidos, propõe-se que:</p> <p>a) Sejam identificadas as áreas que possam sustentar a concorrência em atividades notariais (tipicamente Lisboa, Porto, Faro, turismo elevado, áreas altamente industrializadas) e liberalizar totalmente o estabelecimento de escritórios notariais;</p> <p>b) Em áreas de baixa densidade, se permita a concorrência aberta para o estabelecimento de um ou dois escritórios por área.</p> <p>3) Se reavalie o fundo de compensação existente e se encontrem formas alternativas para garantir a prestação de serviços notariais em áreas de baixa densidade populacional e de baixa atividade económica, tendo em conta que muitos atos notariais podem ser praticados tanto por advogados como por solicitadores.</p>
09	Lei n.º 155/2015 "Estatutos da Ordem dos Notários"	Anexo I Art. 54º	Fundo de compensação	Para a atribuição de prestações de reequilíbrio financeiro no âmbito do Fundo de Compensação, os notários que a ele se candidatem terão que ser avaliados pelo Conselho Supervisor da Ordem dos Notários. Essa avaliação é feita com base em informações sensíveis, tais como honorários brutos trimestrais.	<p>Na sequência da Recomendação n.º 1/2007 da AdC sobre "Medidas de reforma do quadro legal do notariado", considera-se necessária uma reavaliação global sobre a atual organização de serviços notariais em Portugal. Essa reavaliação deve explorar alternativas que aumentem a mobilidade profissional e a liberdade de escolha dos clientes, garantindo ao mesmo tempo o acesso universal a serviços notariais. Propõe-se:</p> <p>1) A eliminação das quotas para a atribuição de licença ou a necessidade de obter uma licença de escritório notarial antes de se estabelecer como notário. Ou alternativamente,</p> <p>2) Estudar a procura potencial de serviços notariais em áreas geográficas por todo o país tendo em conta: a densidade populacional; o nível e as características da atividade económica, e o dinamismo do mercado imobiliário local; a procura de outros serviços prestados por notários; a existência de soluções alternativas disponíveis na Internet. Com base nos dados obtidos, propõe-se que:</p> <p>a) Sejam identificadas as áreas que possam sustentar a concorrência em atividades notariais (tipicamente Lisboa, Porto, Faro, turismo elevado, áreas altamente industrializadas) e liberalizar totalmente o estabelecimento de escritórios notariais;</p> <p>b) Em áreas de baixa densidade, se permita a concorrência aberta para o estabelecimento de um ou dois escritórios por área.</p>



N.º OCDE	N.º e título do ato legislativo	Artigo	Categoria temática	Descrição da restrição à concorrência	Propostas de alteração legislativa e/ou regulatória
					3) Se reavalie o fundo de compensação existente e se encontrem formas alternativas para garantir a prestação de serviços notariais em áreas de baixa densidade populacional e de baixa atividade económica, tendo em conta que muitos atos notariais podem ser praticados tanto por advogados como por solicitadores.
10	Lei n.º 155/2015 "Estatutos da Ordem dos Notários"	Anexo I Art. 69º (2) (a) (c)	Título Profissional/ Inscrição e registo	<p>O título profissional de Notário, um dos requisitos necessários para o exercício da atividade notarial, é obtido mediante participação em concurso público anunciado pelo Ministério da Justiça (vide Art. 31º do Estatuto do Notariado, Anexo II à Lei 155/2015). A atribuição deste título profissional não é limitada por um sistema de quotas. Isso significa que não há restrição legal ao número de títulos profissionais que podem ser concedidos. No entanto, das 543 licenças para operar um cartório que foram definidas por lei, existem atualmente apenas 374 titulares de tais licenças. Segundo <i>stakeholders</i>, o número limitado de licenças para operar um cartório, tal como definido no atual mapa notarial (aprovado pelo Decreto-Lei n.º 26/2004), restringe indiretamente o número de títulos profissionais concedidos num concurso público.</p> <p>Note-se que a posse do título de Notário não garante o acesso à profissão, já que não garante a obtenção de uma licença necessária para abrir um cartório. Existe, desde há vários anos, uma lista de espera para a atribuição de licenças para operar um cartório notarial como resultado de tal dicotomia.</p> <p>Por sua vez, a alínea (c) da norma mapeada restringe a inscrição de sociedades profissionais na Ordem dos Notários a sociedades compostas exclusivamente por associados da Ordem.</p>	<p>A existência de um título profissional, como é o caso do título de Notário, associado a reservas de atividades, conduz ao monopólio no desempenho desses atos. É este o caso, mesmo que o âmbito dos atos notariais reservados aos notários tenha sido consideravelmente reduzido nos últimos anos.</p> <p>Propõe-se que as atividades reservadas aos notários sejam revistas, atenta a sua adequação, necessidade e proporcionalidade, no intuito de permitir o seu exercício pelas demais profissões jurídicas, nomeadamente advogados e solicitadores.</p> <p>No que concerne à alínea (c), propõe-se a sua revisão de modo a contemplar a inscrição na Ordem de sociedades profissionais de notários que incluam outros profissionais. Tal será consentâneo com a proposta de abertura de sociedades profissionais a atividades multidisciplinares.</p>
11	Lei n.º 155/2015 "Estatutos da Ordem dos Notários"	Anexo I Art. 72º	Incompatibilidades com o exercício da atividade	<p>O exercício das funções de notário titular de licença de cartório é incompatível com quaisquer outras funções remuneradas, públicas ou privadas. Excetuam-se a participação em atividades docentes e de formação; a participação em conferências, colóquios e palestras; a percepção de direitos de autor. Não vemos que decorra necessariamente um conflito entre a prática de atos notariais e em por exemplo, ser sócio de uma empresa ou ser membro da gestão de uma empresa não relacionada diretamente com a prática de atos notariais, e pelos quais se recebem dividendos ou uma remuneração.</p>	<p>Propõe-se que esta disposição seja revogada, e que o legislador considere a introdução de um princípio de compatibilidade da profissão de notário com outras atividades remuneradas, públicas ou privadas, a menos que haja um claro e explícito conflito de interesses com a prática de atos notariais. A lei deverá explicitar expressamente as atividades ou funções consideradas incompatíveis com a atividade de notário.</p>
12	Lei n.º 155/2015 "Estatutos da Ordem dos Notários"	Anexo I Art. 73º (1) (2)	Incompatibilidades com o exercício da atividade	<p>Esta disposição legal estabelece que o exercício das funções de notário que integre a bolsa de notários ou estagiário a frequentar estágio notarial é incompatível com qualquer função pública remunerada. E o exercício de função privada remunerada por notário que integre a bolsa de notários ou estagiário depende de prévia autorização da Ordem, que fica dependente da análise concreta da função pretendida face aos princípios da atividade notarial, dos impedimentos previstos no Art. 75º (que dispõe sobre casos de impedimento) e da não colisão com as obrigações que decorrem do regime da bolsa de notários e do estágio notarial.</p> <p>Não se vê que decorra necessariamente um conflito entre o exercício das funções de notário que integre a bolsa de notários ou estagiário a frequentar estágio notarial e o exercício de uma função pública remunerada. O exercício de uma função pública remunerada poderá permitir auferir um rendimento para quem, estando na bolsa de notários, não possui ainda uma licença para abrir cartório notarial, ou para um estagiário que, entre outras despesas, enfrenta os custos de oportunidade associados à frequência do estágio. Acresce que o exercício de uma função pública, mesmo que temporariamente, poderá fornecer uma importante experiência profissional de utilidade para um futuro notário.</p>	<p>Propõe-se que esta disposição seja revogada e que o legislador considere a introdução de um princípio de compatibilidade da profissão de notário com outras atividades remuneradas, públicas ou privadas, a menos que haja um claro e explícito conflito de interesses com a prática de atos notariais. A lei deverá explicitar expressamente as atividades ou funções consideradas incompatíveis com a atividade de notário.</p>
AdC-01	Lei n.º 155/2015 "Estatutos da Ordem dos Notários"	Anexo I Art. 78º (2) (a) (b)	Padrões de qualidade	<p>Entre os deveres para com a comunidade, contam-se em especial e entre outros, usar de urbanidade e de educação na relação com outros notários, trabalhadores, clientes e demais participantes nos atos jurídicos em que intervém; e atuar com lealdade e integridade para com os clientes, os outros notários, os órgãos da Ordem e quaisquer entidades públicas e privadas.</p>	<p>Propõe-se que o legislador altere o quadro legislativo e regulatório separando a função regulatória da função representativa nas Ordens Profissionais. Tal separação envolverá a criação de um órgão independente, que poderá ser externo à Ordem Profissional e por setor de atividade, ou poderá ser criado um órgão dentro da atual Ordem Profissional, efetivamente separado dos restantes órgãos da Ordem Profissional. O órgão independente assumiria a principal regulamentação da profissão, como matérias que dizem respeito ao acesso à profissão. A direção do órgão regulador seria composta por representantes da própria profissão e de outras pessoas, incluindo indivíduos</p>



N.º OCDE	N.º e título do ato legislativo	Artigo	Categoria temática	Descrição da restrição à concorrência	Propostas de alteração legislativa e/ou regulatória
					de alto perfil de outros órgãos reguladores ou organizações, representantes de organizações de consumidores e académicos. O órgão que assuma a função regulatória deverá procurar densificar os valores e princípios éticos (urbanidade, educação) que conduzem ao estabelecimento de padrões de conduta apelando à jurisprudência existente (da própria associação profissional ou dos tribunais) sempre que possível.
13	Lei n.º 155/2015 "Estatutos da Ordem dos Notários"	Anexo I Art. 82º	Publicidade	Esta disposição legal define o que se entende por informação objetiva na publicidade por notários e por sociedades profissionais de notários. Fornece também uma lista de atos de publicidade considerados lícitos pela Ordem lista os atos de publicidade considerados ilícitos. São, designadamente, atos ilícitos de publicidade: (a) A colocação de conteúdos persuasivos, ideológicos, de autoengrandecimento e de comparação; (b) A menção à qualidade do cartório; (c) A prestação de informações erróneas ou enganosas; (d) A promessa ou indução da produção de resultados; (e) O uso de publicidade direta não solicitada; (f) A referência a valores de serviços, gratuidade ou forma de pagamento. É importante notar que a publicidade pode disponibilizar informação ao consumidor e reduzir os custos de procura que o consumidor assume. Divulgar as características e os preços dos serviços é um instrumento importante para superar as assimetrias de informação e permitir que os clientes façam escolhas informadas. Aos fornecedores de serviços, a publicidade alarga as possibilidades de diferenciação entre si. Em particular, é importante que os profissionais possam anunciar a qualidade de seus serviços, mesmo que possam ser (parcialmente) caracterizados como "bens de confiança". Jovens notários ainda não estão bem estabelecidos e reputados no mercado, poderão beneficiar mais intensamente da publicidade aos seus serviços. A Diretiva (CE) n.º 2006/114/CE dispõe que apenas a publicidade comparativa enganosa e ilegal pode conduzir a distorções da concorrência no mercado interno. A interdição da publicidade enganosa está prevista no regime jurídico nacional.	Para além da proibição de publicidade comparativa enganosa e ilegal, já abrangida por outros textos legais, propõe-se que qualquer outra proibição ou restrição adicional à publicidade por notários, cartórios notariais, ou por sociedades de notários, seja removida.
14	Lei n.º 155/2015 "Estatutos da Ordem dos Notários"	Anexo I Art. 85º	Inscrição e registo	As sociedades de notários devem inscrever-se como associadas da Ordem, gozando dos direitos e estando sujeitas aos deveres aplicáveis aos profissionais associados efetivos da Ordem que sejam compatíveis com a sua natureza, estando nomeadamente sujeitas aos princípios e regras deontológicos constantes do presente Estatuto (Anexo I da Lei n.º 155/2015).	Propõe-se que a propriedade e sociedade em sociedades profissionais de notários sejam abertas a profissionais de outras áreas de atividade e a outros investidores. Propõe-se que seja permitido que profissionais de outras áreas de atividade e outros investidores possam deter a maioria do capital social de uma sociedade profissional de notários, juntamente com a maioria dos direitos de voto.
15	Lei n.º 155/2015 "Estatutos da Ordem dos Notários"	Anexo I Art. 87º (1) e Anexo II Art. 5º (3)	Propriedade/ Sociedade em sociedades de profissionais	As sociedades de notários só podem ser constituídas por sócios profissionais (i.e., sócios de uma sociedade de profissionais que detenham participações sociais e prestem, naquela sociedade, os serviços profissionais incluídos no respetivo objeto principal - ver Art. 3º da Lei n.º 53/2015), não podendo o número de sócios ser superior a três. E os notários podem associar-se em sociedades exclusivamente de notários, nos termos legalmente previstos. Estas disposições legais estão de acordo com o único modelo de "sociedade profissional" típico das profissões jurídicas em Portugal. Impõem a restrição adicional de que o número de sócios não pode ser superior a três.	Propõe-se que a propriedade e sociedade em sociedades profissionais de notários sejam abertas a profissionais de outras áreas de atividade e a outros investidores. Propõe-se que seja permitido que profissionais de outras áreas de atividade e outros investidores possam deter a maioria do capital social de uma sociedade profissional de notários, juntamente com a maioria dos direitos de voto. Propõe-se que o número de sócios de uma sociedade de notários deve ser aberto, e não limitado a qualquer número máximo.
16	Lei n.º 155/2015 "Estatutos da Ordem dos Notários"	Anexo I Art. 87º (2)	Propriedade/ Sociedade em sociedades de profissionais	Esta disposição legal estabelece que só podem ser sócios de uma sociedade de notários os notários que detenham licença de instalação de cartório notarial no mesmo município.	Propõe-se que a propriedade e sociedade em sociedades profissionais de notários sejam abertas a profissionais de outras áreas de atividade e a outros investidores. Propõe-se que seja permitido que profissionais de outras áreas de atividade e outros investidores possam deter a maioria do capital social de uma sociedade profissional de notários, juntamente com a maioria dos direitos de voto. Propõe-se que seja removida a restrição geográfica que impõe que os sócios de uma sociedade de notários terão que ser notários que detenham licença de instalação de cartório notarial no mesmo município. A sociedade deve ser aberta a notários com licenças de escritórios notariais baseados em diferentes municípios.
17	Lei n.º 155/2015 "Estatutos da Ordem dos Notários"	Anexo I Art. 87º (3)	Propriedade/ Incompatibilidades de sociedade em sociedades de profissionais	Esta disposição legal estabelece que os sócios de uma sociedade de notários não podem exercer a atividade de notário a título individual.	Propõe-se que esta disposição legal seja removida, tendo em conta a proposta de reavaliação global sobre a atual organização de serviços notariais em Portugal. Essa reavaliação deve explorar alternativas que aumentem a mobilidade profissional e a liberdade de escolha dos clientes, garantindo ao mesmo tempo o acesso universal a serviços notariais.





N.º OCDE	N.º e título do ato legislativo	Artigo	Categoria temática	Descrição da restrição à concorrência	Propostas de alteração legislativa e/ou regulatória
AdC-02	Lei n.º 155/2015 "Estatutos da Ordem dos Notários"	Anexo I Art. 88º (1) e Art. 88º (2)	Gestão e administração de sociedades de profissionais	Estas disposições legais estabelecem que a licença de atribuição do cartório notarial bem como o respetivo selo branco pertencem exclusivamente ao sócio a quem foram atribuídos, independentemente da gestão e funcionamento do cartório serem assegurados pela sociedade. E que ao arquivo notarial pertencente a cada cartório aplicam-se as regras previstas no Estatuto do Notariado, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 26/2004, de 4 de fevereiro, alterado pela Lei n.º 51/2004, de 29 de outubro, e pelo Decreto-Lei n.º 15/2011, de 25 de janeiro, estando o arquivo intrinsecamente ligado à respetiva licença, independentemente da gestão do cartório ser efetuada pela sociedade.  Coloca-se a questão da composição da equipa de gestão de uma sociedade profissional de notários, em particular face ao disposto no Art. 9º (3) da Lei n.º 53/2015 (sobre o "Regime jurídico da constituição e funcionamento das sociedades de profissionais que estejam sujeitas a associações públicas profissionais"). Este Art. 9º (3) estabelece que " <i>Pelo menos um dos gerentes ou administradores da sociedade de profissionais, que desempenhe funções executivas, deve estar legalmente estabelecido em território nacional para o exercício da profissão em causa, independentemente da modalidade de estabelecimento.</i> "	Propõe-se que o legislador revogue as disposições que limitam a escolha dos membros do órgão executivo das sociedades de profissionais, em particular, impondo que os mesmos ou algum dos mesmos seja(m) membro(s) da respetiva ordem profissional.
18	Lei n.º 155/2015 "Estatutos da Ordem dos Notários"	Anexo I Art. 90º	Propriedade/ Sociedade em sociedades de profissionais	Esta disposição legal estabelece que para além dos casos previstos no regime jurídico da constituição e funcionamento das sociedades de profissionais que estejam sujeitas a associações públicas profissionais, a exclusão de sócio verificasse, automaticamente, quando o sócio deixe de ser detentor de licença de instalação de cartório notarial ou quando passe a ser detentor de licença de instalação de cartório notarial noutro município.	Propõe-se que a disposição seja alterada no sentido que possam ser sócios de uma sociedade de notários, não só outros profissionais que não sejam notários, bem como outros investidores, mas também notários que não detenham licença para operar um cartório notarial, ou que detenham essa licença mas para um cartório localizado noutro município.
19	Decreto-Lei n.º 207/95 (alterado pela Lei n.º 89/2017)	Art. 1.º; Art. 2.º; Art. 3.º; Art.º 4	Atividades reservadas	Em regra, as funções notariais são desempenhadas por um notário. Excepcionalmente desempenham funções notariais: os agentes consulares portugueses; os notários privativos das câmaras municipais e da Caixa Geral de Depósitos recrutados, de preferência, de entre os notários de carreira; os comandantes das unidades ou forças militares, dos navios e aeronaves e das unidades de campanha, nos termos das disposições legais aplicáveis; as entidades a quem a lei atribua, em relação a certos atos, a competência dos notários.	Propõe-se que as atividades reservadas aos notários sejam reavaliadas, atenta a sua adequação, necessidade e proporcionalidade, no intuito de permitir o seu exercício pelas demais profissões jurídicas, nomeadamente advogados e solicitadores.
20	Decreto-Lei n.º 26/2004 (alterado pela Lei n.º 155/2015) "Estatuto do Notariado")	Art. 5º	Multidisciplinaridade e em sociedades de profissionais	Esta disposição legal estabelece que o notário exerce as suas funções em instalações próprias, denominados cartórios notariais; os cartórios notariais são organizados e dimensionados por forma a assegurar uma prestação de serviços de elevada qualidade e prontidão; e os notários podem associar-se em sociedades exclusivamente de notários, nos termos legalmente previstos. Poder-se-á equacionar a possibilidade de oferta de serviços notariais <i>online</i> , que não exigem necessariamente um espaço físico próprio, como seja um cartório notarial tradicional.  A disposição legal restringe ainda a composição das sociedades profissionais de notários, no sentido em que apenas notários poderão fazer parte delas. O que impede que se pratique neste tipo de sociedades profissionais atividades multidisciplinares. Esta é a situação no caso das quatro profissões jurídicas em análise, onde o "modelo de sociedade profissional" é o único modelo permitido para a prática da profissão de forma coletiva.	Propõe-se que seja eliminada a proibição da prática multidisciplinar em sociedades formadas por notários.
21	Decreto-Lei n.º 26/2004 (alterado pela Lei n.º 155/2015) "Estatuto do Notariado")	Art. 6º (1) (2)	Inscrição e registo	Esta disposição legal estabelece que na sede de cada município existe, pelo menos, um notário, cuja atividade está dependente da atribuição de licença. E que o número de notários e a área de localização dos respetivos cartórios constam de mapa notarial aprovado por decreto-lei, ouvidos a Direção da Ordem dos Notários e o Conselho do Notariado.  Esta disposição resulta do regime que organiza a atividade notarial em Portugal, nomeadamente um regime assente em quotas e numa segmentação geográfica de mercado na alocação de cartórios notariais. Note-se que de acordo com estatísticas recentes, apenas 374 notários licenciados estão atualmente em	Na sequência da Recomendação n.º 1/2007 da AdC sobre "Medidas de reforma do quadro legal do notariado", considera-se necessária uma reavaliação global sobre a atual organização de serviços notariais em Portugal. Essa reavaliação deve explorar alternativas que aumentem a mobilidade profissional e a liberdade de escolha dos clientes, garantindo ao mesmo tempo o acesso universal a serviços notariais. Propõe-se: 1) A eliminação das quotas para a atribuição de licença ou a necessidade de obter uma licença de escritório notarial antes de se estabelecer como notário. Ou alternativamente, 2) Estudar a procura potencial de serviços notariais em áreas geográficas por todo o país tendo em conta: a densidade populacional; o nível e as características da atividade económica, e o dinamismo do mercado imobiliário



N.º OCDE	N.º e título do ato legislativo	Artigo	Categoria temática	Descrição da restrição à concorrência	Propostas de alteração legislativa e/ou regulatória
				operação em Portugal, e 44 notários sem cartório notarial atribuído encontra-se na lista de espera denominada "bolsa de notários".	local; a procura de outros serviços prestados por notários; a existência de soluções alternativas disponíveis na Internet. Com base nos dados obtidos, propõe-se que: a) Sejam identificadas as áreas que possam sustentar a concorrência em atividades notariais (tipicamente Lisboa, Porto, Faro, turismo elevado, áreas altamente industrializadas) e liberalizar totalmente o estabelecimento de escritórios notariais; b) Em áreas de baixa densidade, se permita a concorrência aberta para o estabelecimento de um ou dois escritórios por área. 3) Se reavalie o fundo de compensação existente e se encontrem formas alternativas para garantir a prestação de serviços notariais em áreas de baixa densidade populacional e de baixa atividade económica, tendo em conta que muitos atos notariais podem ser praticados tanto por advogados como por solicitadores.
22	Decreto-Lei n.º 26/2004 (alterado pela Lei n.º 155/2015) "Estatuto do Notariado"	Art. 7º	Barreira geográfica	Esta disposição legal estabelece que a competência do notário é exercida na circunscrição territorial do município em que está instalado o respetivo cartório. E sem prejuízo do disposto no número anterior, o notário pode praticar todos os atos da sua competência ainda que respeitem a pessoas domiciliadas ou a bens situados fora da respetiva circunscrição territorial. Por fim, e exceionalmente, e desde que as circunstâncias o justifiquem, a competência do notário pode ser exercida em mais de uma circunscrição territorial contígua, mediante despacho do Ministro da Justiça, ouvida a Ordem dos Notários. Esta disposição consagra o regime que organiza a atividade notarial em Portugal, nomeadamente um regime assente em quotas e numa segmentação geográfica de mercado na alocação de cartórios notariais.	Na sequência da Recomendação n.º 1/2007 da AdC sobre "Medidas de reforma do quadro legal do notariado", considera-se necessária uma reavaliação global sobre a atual organização de serviços notariais em Portugal. Essa reavaliação deve explorar alternativas que aumentem a mobilidade profissional e a liberdade de escolha dos clientes, garantindo ao mesmo tempo o acesso universal a serviços notariais. Propõe-se: 1) A eliminação das quotas para a atribuição de licença ou a necessidade de obter uma licença de escritório notarial antes de se estabelecer como notário. Ou alternativamente, 2) Estudar a procura potencial de serviços notariais em áreas geográficas por todo o país tendo em conta: a densidade populacional; o nível e as características da atividade económica, e o dinamismo do mercado imobiliário local; a procura de outros serviços prestados por notários; a existência de soluções alternativas disponíveis na Internet. Com base nos dados obtidos, propõe-se que: a) Sejam identificadas as áreas que possam sustentar a concorrência em atividades notariais (tipicamente Lisboa, Porto, Faro, turismo elevado, áreas altamente industrializadas) e liberalizar totalmente o estabelecimento de escritórios notariais; b) Em áreas de baixa densidade, se permita a concorrência aberta para o estabelecimento de um ou dois escritórios por área. 3) Se reavalie o fundo de compensação existente e se encontrem formas alternativas para garantir a prestação de serviços notariais em áreas de baixa densidade populacional e de baixa atividade económica, tendo em conta que muitos atos notariais podem ser praticados tanto por advogados como por solicitadores.
23	Decreto-Lei n.º 26/2004 (alterado pela Lei n.º 155/2015) "Estatuto do Notariado"	Art. 15º	Exclusividade de funções	Esta disposição legal estabelece o princípio da exclusividade no exercício de funções notariais. Assim, as funções do notário são exercidas em regime de exclusividade, sendo incompatíveis com quaisquer outras funções remuneradas, públicas ou privadas. Excetuam-se do disposto no número anterior a participação em atividades docentes e de formação, quando autorizadas pela Ordem dos Notários, a participação em conferências, colóquios e palestras, e a percepção de direitos de autor. Não se vê que decorra necessariamente um conflito entre o exercício das funções de notário e o exercício de uma função remunerada, pública ou privada, que justifique a exclusividade tal como estabelecida. Não vemos que decorra necessariamente um conflito entre a prática de atos notariais e em por exemplo, ser sócio de uma empresa ou ser membro da gestão de uma empresa não relacionada diretamente com a prática de atos notariais, e pelos quais se recebem dividendos ou uma remuneração.	Propõe-se que esta disposição seja modificada, passando da imposição de uma proibição geral no que respeita ao exercício de uma função pública ou privada remunerada, para a sua permissão, a menos que haja um claro e explícito conflito de interesses, e com o exercício das funções de notário.
24	Decreto-Lei n.º 26/2004 (alterado pela Lei n.º 155/2015) "Estatuto do Notariado"	Art. 17º (1) (2)	Taxas e encargos profissionais	Esta disposição legal estabelece os princípios gerais para a retribuição do notário. Assim, o notário é retribuído pela prática dos atos notariais, nos termos constantes de tabela aprovada por Portaria do Ministério da Justiça. A tabela pode determinar montantes fixos, variáveis entre mínimos e máximos, ou livres e é revista periodicamente pelo menos de dois em dois anos. Note-se que na Recomendação n.º 1/2007, a AdC propôs a generalização de um regime de preços livres para atos realizados por cartórios privados que já enfrentam concorrência significativa de outros profissionais (advogados, solicitadores e outros). Esta concorrência foi consequência da ampliação do leque de entidades legalmente qualificadas para a prática de tais atos, e resulta também da redução progressiva do número de atos jurídicos sujeitos a escritura pública. A AdC também propôs em 2007 a adoção de um sistema de preços máximos durante um período de transição para serviços que permanecem de competência	Na sequência da Recomendação n.º 1/2007 da AdC sobre "Medidas de reforma do quadro legal do notariado", considera-se necessária uma reavaliação global sobre a atual organização de serviços notariais em Portugal. Essa reavaliação deve explorar alternativas que aumentem a mobilidade profissional e a liberdade de escolha dos clientes, garantindo ao mesmo tempo o acesso universal a serviços notariais. Nesse contexto, propõe-se que o regime de taxas máximas seja revisto, com o objetivo de o eliminar.



N.º OCDE	N.º e título do ato legislativo	Artigo	Categoria temática	Descrição da restrição à concorrência	Propostas de alteração legislativa e/ou regulatória
				exclusiva dos notários e cuja relevância social justifica a necessidade de garantir o acesso universal. Embora mais de dez anos se tenham passado desde que esta Recomendação foi emitida, o regime de preços máximos mantém-se para alguns atos notariais, nomeadamente: Procuраções; Testamentos; Outros instrumentos avulsos (excetuam-se instrumentos de protesto de títulos de crédito e ata de reunião de organismo social e assistência a ela); Protestos; Certidões e documentos análogos - ver as alterações introduzidas pela Portaria nº 574/2008 de 4 de Julho, que altera a Portaria nº 385/2004 que aprova a tabela de honorários e encargos da atividade notarial.	
25	Decreto-Lei n.º 26/2004 (alterado pela Lei n.º 155/2015) "Estatuto do Notariado")	Art. 17º (3)	Taxas e encargos profissionais	Esta disposição legal estabelece que sempre que os montantes a fixar pelo notário, como retribuição dos serviços por ele prestados sejam variáveis ou livres, deve o notário proceder com moderação, tendo em conta, designadamente, o tempo gasto, a dificuldade do assunto, a importância do serviço prestado e o contexto socioeconómico dos interessados.	Propõe-se que seja revogada esta disposição legal.
26	Decreto-Lei n.º 26/2004 (alterado pela Lei n.º 155/2015) "Estatuto do Notariado")	Art. 20º	Horário de funcionamento	Esta disposição legal estabelece que o horário de abertura ao público dos cartórios notariais é fixado em portaria do Ministério da Justiça, ouvida a Ordem dos Notários.	Propõe-se que seja revogada esta disposição legal. Uma exceção poderá ser equacionada para os municípios onde exista um único escritório notarial a funcionar. Neste caso, o horário de funcionamento dos serviços notariais poderia ser decidido pelo Ministério da Justiça, desde que haja motivos para recluir que, sem tal medida, sejam cumpridos horários curtos, insuficiente para satisfazer a procura, quando não exista um serviço notarial alternativo, e enquanto a prestação de serviços notariais pela <i>internet</i> for incipiente.
27	Decreto-Lei n.º 26/2004 (alterado pela Lei n.º 155/2015) "Estatuto do Notariado")	Art. 25º; Art. 26º	Qualificações Académicas	Estas disposições legais listam os requisitos necessários para requerer à Ordem dos Notários a inscrição no estágio notarial bem como os requisitos indispensáveis para a aquisição da qualidade de notário em Portugal. Para adquirir a qualidade de notário em Portugal, são vários os requisitos indispensáveis, entre os quais a posse de um grau de licenciatura em Direito ou um grau académico superior estrangeiro em Direito a que tenha sido conferida equivalência a uma licenciatura em Direito em Portugal ou que tenha sido reconhecido com o nível deste.	Propõe-se que o acesso à profissão de notário seja possível para quem seja titular de outro diploma universitário que não seja em Direito. A Ordem dos Notários deve colaborar com o legislador de forma a estabelecer um processo transparente, proporcional e não discriminatório de identificação de vias alternativas para a aquisição das qualificações estritamente necessárias ou adequadas para o exercício da profissão de Notário. Neste caso, podem ser exigidos aos candidatos a titularidade de um diploma pós-graduado em Direito ou a necessidade de obterem um curso de "conversão" (" <i>conversion course</i> "). Manter-se-á a frequência do respetivo estágio profissional e exames da Ordem.
28	Decreto-Lei n.º 26/2004 (alterado pela Lei n.º 155/2015) "Estatuto do Notariado")	Art. 27º	Estágio profissional	O estágio de notário tem a duração máxima de 18 meses e é realizado sob orientação de notário com, pelo menos, cinco anos de exercício de funções notariais, livremente escolhido pelo estagiário ou designado pela Ordem dos Notários. O estágio encontra-se dividido em duas fases. A fase inicial tem a duração de seis meses e destina-se a garantir a iniciação aos aspetos técnicos da profissão e um adequado conhecimento das suas regras e exigências deontológicas, de forma a assegurar que os estagiários, ao transitarem para a fase complementar, estão aptos à prática dos atos da função notarial, no âmbito das suas competências. A fase complementar tem a duração de 12 meses e visa o desenvolvimento e aprofundamento das exigências práticas e deontológicas da profissão, intensificando o contacto pessoal do estagiário com o funcionamento dos cartórios, seus utentes e trabalhadores, e com todos os aspetos e instituições relevantes para a função notarial. A duração máxima de 18 meses está conforme o disposto no Art. 8º (2) (a). A duração do estágio pode ser reduzida para certas categorias de profissionais.	Propõe-se que a formação teórica do estágio profissional disponibilize a opção de <i>e-learning</i> . Isso poderia levar a uma redução nas taxas e encargos do estágio, bem como reduzir os custos de oportunidade da necessidade de participar presencialmente nesses cursos de formação. Propõe-se que as disciplinas que fazem parte do currículo universitário obrigatório do curso de Direito (como a licenciatura em Direito, ou proposta de curso de "conversão" ou curso de pós-graduação), não sejam incluídas na formação teórica oferecida durante os primeiros seis meses do estágio profissional. Isso teria um impacto benéfico na duração do estágio profissional. Propõe-se que a avaliação final do estágio profissional de notários seja realizada por um órgão independente da Ordem profissional, que possa incluir membros da Ordem profissional, mas que deve incluir também outros profissionais de reconhecido mérito, como professores de Direito e magistrados, entre outros. Propõe-se que todas as taxas e encargos do estágio profissional sejam proporcionais, refletindo os custos de organização do estágio seguindo critérios claros e transparentes.
29	Decreto-Lei n.º 26/2004 (alterado pela Lei n.º 155/2015) "Estatuto do Notariado")	Art. 31º(1)	Atribuição do título profissional de notário	O título de Notário obtém-se por concurso aberto por aviso do Ministério da Justiça, publicado no Diário da República, ouvida a Ordem dos Notários.	A existência de um título profissional, como é o caso do título de Notário, associado a reservas de atividades, conduz ao monopólio no desempenho desses atos. Propõe-se que as atividades ainda reservadas aos notários sejam revistas, atenta a sua necessidade, adequação e proporcionalidade, no intuito de permitir o seu exercício pelas demais profissões jurídicas, nomeadamente advogados e solicitadores.
30	Decreto-Lei n.º 26/2004 (alterado pela Lei n.º 155/2015) "Estatuto do Notariado")	Art. 32º	Atribuição do título profissional de notário	O concurso para a atribuição do título de Notário consiste na prestação de provas públicas de avaliação da capacidade para o exercício da função notarial. As provas têm uma parte escrita e uma parte oral e são realizadas nos termos de normas próprias, constantes do aviso do concurso.	A existência de um título profissional, como é o caso do título de Notário, associado a reservas de atividades, conduz ao monopólio no desempenho desses atos. Propõe-se que as atividades ainda reservadas aos notários sejam revistas, atenta a sua necessidade, adequação e proporcionalidade, no intuito de permitir o seu exercício pelas demais profissões jurídicas, nomeadamente advogados e solicitadores.



N.º OCDE	N.º e título do ato legislativo	Artigo	Categoria temática	Descrição da restrição à concorrência	Propostas de alteração legislativa e/ou regulatória
31	Decreto-Lei n.º 26/2004 (alterado pela Lei n.º 155/2015) "Estatuto do Notariado")	Art. 33º	Atribuição do título profissional de notário	É atribuído o título de Notário a quem obtenha aprovação no concurso. Os notários são graduados segundo o seu mérito, tendo em conta as classificações obtidas nas provas do concurso e as constantes dos respetivos títulos académicos. A graduação estabelecida nos termos do número anterior tem a validade de dois anos, prorrogável por deliberação fundamentada da direção da Ordem dos Notários.	A existência de um título profissional, como é o caso do título de Notário, associado a reservas de atividades, conduz ao monopólio no desempenho desses atos. Propõe-se que as atividades ainda reservadas aos notários sejam revistas, atenta a sua necessidade, adequação e proporcionalidade, no intuito de permitir o seu exercício pelas demais profissões jurídicas, nomeadamente advogados e solicitadores.
32	Decreto-Lei n.º 26/2004 (alterado pela Lei n.º 155/2015) "Estatuto do Notariado")	Art. 34º(1)(2) (3)	Inscrição e registo	No que concerne o concurso de licenciamento, esta disposição legal estabelece que as licenças para instalação de cartório notarial são postas a concurso consoante as vagas existentes; o concurso é aberto por aviso do Ministério da Justiça, publicado no Diário da República, ouvida a Ordem dos Notários; as vagas são preenchidas de acordo com a graduação dos candidatos e as referências de localização dos cartórios manifestadas no respetivo pedido de licença; e os notários que integrem a bolsa de notários gozam de bonificações específicas na graduação, de acordo com o número e a duração das substituições efetuadas, nos termos a definir pela Ordem dos Notários.	Na sequência da Recomendação n.º 1/2007 da AdC sobre "Medidas de reforma do quadro legal do notariado", considera-se necessária uma reavaliação global sobre a atual organização de serviços notariais em Portugal. Essa reavaliação deve explorar alternativas que aumentem a mobilidade profissional e a liberdade de escolha dos clientes, garantindo ao mesmo tempo o acesso universal a serviços notariais. Propõe-se: 1) A eliminação das quotas para a atribuição de licença ou a necessidade de obter uma licença de escritório notarial antes de se estabelecer como notário. Ou alternativamente, 2) Estudar a procura potencial de serviços notariais em áreas geográficas por todo o país tendo em conta: a densidade populacional; o nível e as características da atividade económica, e o dinamismo do mercado imobiliário local; a procura de outros serviços prestados por notários; a existência de soluções alternativas disponíveis na Internet. Com base nos dados obtidos, propõe-se que: a) Sejam identificadas as áreas que possam sustentar a concorrência em atividades notariais (tipicamente Lisboa, Porto, Faro, turismo elevado, áreas altamente industrializadas) e liberalizar totalmente o estabelecimento de escritórios notariais; b) Em áreas de baixa densidade, se permita a concorrência aberta para o estabelecimento de um ou dois escritórios por área. 3) Se reavalie o fundo de compensação existente e se encontrem formas alternativas para garantir a prestação de serviços notariais em áreas de baixa densidade populacional e de baixa atividade económica, tendo em conta que muitos atos notariais podem ser praticados tanto por advogados como por solicitadores. Propõe-se, ainda, que os serviços notariais possam ser oferecidos <i>online</i> . Propõe-se, também, que o cartório notarial possa ser virtual. O notário com uma licença de escritório notarial deveria ser capaz de escolher entre abrir uma instalação física ou operar virtualmente, ou uma mistura de ambos, mesmo sob um regime que obrigue uma certa percentagem de escritórios notariais a operar a partir de instalações físicas por razões de interesse público.
33	Decreto-Lei n.º 26/2004 (alterado pela Lei n.º 155/2015) "Estatuto do Notariado")	Art. 35º (2)	Inscrição e registo	O notário só pode ser titular de uma licença para operar um cartório notarial.	Propõe-se que esta disposição legal que restringe cada notário a possuir apenas uma licença para cartório notarial seja revista, no âmbito da reavaliação global sobre a atual organização de serviços notariais em Portugal.
34	Decreto-Lei n.º 26/2004 (alterado pela Lei n.º 155/2015) "Estatuto do Notariado")	Art. 35º (3)	Inscrição e registo	Os notários a quem tenha sido atribuída licença obrigam-se a exercer a sua atividade ao abrigo dessa mesma licença pelo período mínimo de dois anos, durante o qual ficam impedidos de se candidatarem a nova licença.	Propõe-se que esta disposição legal que obriga um notário a exercer a sua atividade ao abrigo da sua licença, pelo período mínimo de dois anos, durante o qual fica impedido de se candidatar a nova licença, seja revista no âmbito da reavaliação global sobre a atual organização de serviços notariais em Portugal.
35	Decreto-Lei n.º 26/2004 (alterado pela Lei n.º 155/2015) "Estatuto do Notariado")	Art. 40º-A (3)	Inscrição e registo	No que concerne a liberdade de estabelecimento de notários em Portugal, esta disposição legal estabelece que pode ainda estabelecer-se em Portugal o profissional que tenha exercido, a tempo inteiro, a atividade de notário durante dois anos no decurso dos 10 anos anteriores, num Estado membro da União Europeia que não regulamente esta atividade, desde que possua um título de formação equivalente ao previsto no Art. 25º (d) (isto é, possuir o grau de licenciado em Direito), emitido por uma autoridade competente para o efeito. Se um profissional de um Estado-Membro da UE for um notário autorizado a operar no seu país de origem, deverá poder exercer a sua profissão em Portugal, independentemente dos seus anos de experiência, desde que cumpra os critérios exigidos a profissionais nacionais em termos de conhecimentos teóricos e práticos.	Propõe-se que a disposição legal seja alterada, para acomodar a possibilidade de inscrição e registo de notários de outros Estados-Membros da UE, independentemente de o seu país regular ou não a profissão de notário, mesmo que tenham menos de dois anos de experiência, mas desde que satisfaçam as qualificações e conhecimentos técnicos exigidos para o exercício da profissão.
36	Decreto-Lei n.º 26/2004 (alterado pela Lei n.º 155/2015) "Estatuto do Notariado")	Art. 40º-A (4)	Inscrição e registo	Os profissionais mencionados nos números anteriores (isto é, os profissionais oriundos de outros Estados Membros da UE, abrangidos pela liberdade de estabelecimento em Portugal como notários) ficam sujeitos à obtenção de aprovação no concurso referido Art. 25º (f), a atribuição de licença para instalação de cartório notarial nos termos dos Arts. 34º e 35º ou a integração na bolsa de notários prevista no Art. 36º, e a prévia inscrição na Ordem dos Notários.	Na sequência da Recomendação n.º 1/2007 da AdC sobre "Medidas de reforma do quadro legal do notariado", considera-se necessária uma reavaliação global sobre a atual organização de serviços notariais em Portugal. Essa reavaliação deve explorar alternativas que aumentem a mobilidade profissional e a liberdade de escolha dos clientes, garantindo ao mesmo tempo o acesso universal a serviços notariais. Propõe-se: 1) A eliminação das quotas para a atribuição de licença ou a necessidade de obter uma licença de escritório notarial antes de se estabelecer como notário. Ou alternativamente,



N.º OCDE	N.º e título do ato legislativo	Artigo	Categoria temática	Descrição da restrição à concorrência	Propostas de alteração legislativa e/ou regulatória
				O Art. 25º (f) estabelece como um requisito para adquirir a qualidade de notário em Portugal, ter obtido aprovação em concurso promovido pelo Ministério da Justiça para a atribuição do título de notário. Os Art.s 34º e 35 dizem respeito ao concurso de licenciamento e atribuição de licença para a instalação e operação de cartório notarial.	2) Estudar a procura potencial de serviços notariais em áreas geográficas por todo o país tendo em conta: a densidade populacional; o nível e as características da atividade económica, e o dinamismo do mercado imobiliário local; a procura de outros serviços prestados por notários; a existência de soluções alternativas disponíveis na Internet. Com base nos dados obtidos, propõe-se que: a) Sejam identificadas as áreas que possam sustentar a concorrência em atividades notariais (tipicamente Lisboa, Porto, Faro, turismo elevado, áreas altamente industrializadas) e liberalizar totalmente o estabelecimento de escritórios notariais; b) Em áreas de baixa densidade, se permita a concorrência aberta para o estabelecimento de um ou dois escritórios por área. 3) Se reavalie o fundo de compensação existente e se encontrem formas alternativas para garantir a prestação de serviços notariais em áreas de baixa densidade populacional e de baixa atividade económica, tendo em conta que muitos atos notariais podem ser praticados tanto por advogados como por solicitadores.
37	Decreto-Lei n.º 26/2004 (alterado pela Lei n.º 155/2015) "Estatuto do Notariado")	Art. 41º (b) e Art. 43º	Padrões de qualidade	Estas disposições legais estabelecem que o limite de idade para o exercício da função notarial é de 70 anos, devendo o notário informar a Ordem dos Notários da data em que atinge o limite de idade com a antecedência mínima de 90 dias.	Propõe-se que esta disposição legal seja revogada ou, alternativamente, substituída por uma disposição legal que estabeleça um procedimento de avaliação, com base numa análise caso-a-caso, levada a cabo todos os anos, para aferir da manutenção dos requisitos de exercício da atividade, pelo presatador de serviços, ao invés da aposentadoria pré-determinada aos 70 anos. A avaliação poderia beneficiar de ser efetuada por uma entidade independente à Ordem dos Notários.
38	Decreto-Lei n.º 66/2005 "Regula o envio e receção de documentos por via eletrónica"	Art. 8º (1)	Taxas e encargos profissionais	Pela utilização do serviço de telecópia nos serviços registrais e cartórios notariais e pela transmissão eletrónica de documentos nos cartórios notariais, nos termos previstos no Art. 3º (sobre intermediação dos serviços registrais e dos cartórios notariais nos pedidos de certidão e de certificado de admissibilidade de firma ou denominação), são devidos os emolumentos e os honorários fixados nos respetivos diplomas regulamentares. Na sequência da Recomendação n.º 1/2007 emitida pela AdC, o Art. 5º da Portaria n.º 574/2008 define dois tipos de preços, a saber, preços máximos para os atos notariais realizados exclusivamente por notários, e preços livres para todos os outros atos, incluindo os também realizados por advogados e solicitadores. Com exceção de taxas/preços fixos para os atos referentes a processos de inventário, não existem regimes de preços fixos para atos notariais. Mas permanecem preços máximos para certos atos, como referido.	Na sequência da Recomendação n.º 1/2007 da AdC sobre "Medidas de reforma do quadro legal do notariado", considera-se necessária uma reavaliação global sobre a atual organização de serviços notariais em Portugal. Essa reavaliação deve explorar alternativas que aumentem a mobilidade profissional e a liberdade de escolha dos clientes, garantindo ao mesmo tempo o acesso universal a serviços notariais. Nesse contexto, propõe-se que o regime de taxas máximas seja revisto, com o objetivo de o eliminar.
39	Portaria n.º 574/2008 "Altera a Portaria n.º 385/2004, de 16 de Abril, que aprova a tabela de honorários e encargos da atividade notarial"	Art. 1º; Art. 2º	Preços máximos	Tendo em vista a concretização da medida proposta pela AdC na sua Recomendação n.º 1/2007, a presente alteração à Portaria n.º 385/2004, de 16 de Abril, que aprova a tabela de honorários e encargos da atividade notarial exercida ao abrigo do Estatuto do Notariado, passa a estabelecer que os honorários devidos ao notário são de dois tipos: nuns casos preços máximos, noutros preços livres.	Na sequência da Recomendação n.º 1/2007 da AdC sobre "Medidas de reforma do quadro legal do notariado", considera-se necessária uma reavaliação global sobre a atual organização de serviços notariais em Portugal. Essa reavaliação deve explorar alternativas que aumentem a mobilidade profissional e a liberdade de escolha dos clientes, garantindo ao mesmo tempo o acesso universal a serviços notariais. Nesse contexto, propõe-se que o regime de taxas máximas seja revisto, com o objectivo de o eliminar.
40	Ordem dos Notários: Regulamento do laudo de honorários dos notários de 27/04/2013	Art. 5º; Art. 8º (2); Art. 9º a Art. 12º; Art. 14º; Art. 15º; Art. 17º; Art. 18º.	Taxas e encargos profissionais	Compete à Direção da Ordem dos Notários dar laudos sobre honorários, sob proposta do respetivo Conselho Fiscalizador, Disciplinar e Deontológico. Os artigos mencionados definem ainda as entidades com legitimidade para pedir um laudo (Art. 6º), os pressupostos que deverão existir para esse pedido ser efetuado (Art. 7º), e como ele deve ser efetuado (Art. 8º). Os restantes artigos estabelecem regras para a distribuição e despacho liminar da petição sobre o laudo (Art. 9º), a autuação (Art. 10º), a designação e a definição das tarefas do relator (Art. 10º e Art. 11º), a instrução do processo de laudo (Art. 1º), a formulação da proposta de decisão pelo Conselho Fiscalizador, Disciplinar e Deontológico, com base no parecer do relator, e dirigido à Direção da Ordem para decisão final (Art. 154º e Art. 15º), não havendo recurso das decisões proferidas em processo de laudo (Art. 17º). A revisão da decisão proferida em processo de laudo pode ser pedida pelo requerente e o requerido em determinados casos estabelecidos no Art. 18º.	Propõe-se que seja instaurado um procedimento de recurso envolvendo uma terceira parte independente, como um Provedor para as profissões jurídicas, evitando assim possíveis decisões não proporcionais.
41	Ordem dos Notários: Regulamento de Estágio de 09/10/2017	Art. 2º; Art. 4º.	Qualificações Académicas	Estas disposições listam os requisitos necessários para requerer à Ordem dos Notários a inscrição no estágio notarial bem como os requisitos indispensáveis para a aquisição da qualidade de notário em Portugal. Para adquirir a qualidade de notário em Portugal, são vários os requisitos indispensáveis, entre os quais assinalamos a posse de um grau de licenciatura em Direito ou um grau académico	Propõe-se que o acesso à profissão de notário seja possível para quem seja titular de outro diploma universitário que não seja Direito. A Ordem dos Notários deve colaborar com o legislador de forma a estabelecer um processo transparente, proporcional e não discriminatório de identificação de vias alternativas para a aquisição de qualificações estritamente necessárias ou adequadas para o exercício da profissão de Notário. Neste caso, podem



N.º OCDE	N.º e título do ato legislativo	Artigo	Categoria temática	Descrição da restrição à concorrência	Propostas de alteração legislativa e/ou regulatória
				superior estrangeiro em Direito a que tenha sido conferida equivalência a uma licenciatura em Direito em Portugal ou que tenha sido reconhecido com o nível deste.	ser exigidos aos candidatos a titularidade de um diploma pós-graduado em Direito ou a necessidade de obterem um curso de "conversão" (" <i>conversion course</i> "), como também a frequência do respetivo estágio profissional.
42	Ordem dos Notários: Regulamento de Estágio de 09/10/2017	Art. 10º; Art. 11º	Estágio profissional	O estágio de notário tem a duração de 18 meses e é realizado sob orientação de notário com, pelo menos, cinco anos de exercício de funções notariais, livremente escolhido pelo estagiário ou designado pela Ordem dos Notários. O estágio encontra-se dividido em duas fases. A fase inicial tem a duração de seis meses e destina-se a garantir a iniciação aos aspetos técnicos da profissão e um adequado conhecimento das suas regras e exigências deontológicas, de forma a assegurar que os estagiários, ao transitarem para a fase complementar, estão aptos à prática dos atos da função notarial, no âmbito das suas competências. A fase complementar tem a duração de 12 meses e visa o desenvolvimento e aprofundamento das exigências práticas e deontológicas da profissão, intensificando o contacto pessoal do estagiário com o funcionamento dos cartórios, seus utentes e trabalhadores, e com todos os aspetos e instituições relevantes para a função notarial. A duração de 18 meses está conforme o disposto no Art. 8º (2) (a). A duração do estágio pode ser reduzida para certas categorias de profissionais.	Propõe-se que a formação teórica do estágio profissional disponibilize a opção de <i>e-learning</i> . Tal poderia levar a uma redução nas taxas e encargos do estágio, bem como reduzir os custos de oportunidade da necessidade de participar presencialmente nesses cursos de formação. Propõe-se que as disciplinas que fazem parte do currículo universitário obrigatório do curso de Direito (como a licenciatura em Direito, ou as propostas de curso de "conversão" ou curso de pós-graduação), não sejam incluídas na formação teórica oferecida durante os primeiros seis meses do estágio profissional. Tal teria um impacto benéfico na duração do estágio profissional. Propõe-se que a avaliação final do estágio profissional seja realizada por um órgão independente da Ordem profissional, que possa incluir membros da Ordem profissional, mas que deve incluir também outros profissionais de reconhecido mérito, como professores de Direito e magistrados, entre outros. Propõe-se que todas as taxas e encargos do estágio profissional sejam proporcionais, refletindo os custos de organização do estágio seguindo critérios claros e transparentes.
43	Ordem dos Notários: Regulamento de Estágio de 09/10/2017	Art. 26º (1) (2) (3)	Estágio profissional	A Direção da Ordem dos Notários decide sobre a emissão do Certificado Comprovativo de Conclusão de Estágio para cada estagiário, com base, nomeadamente, no Relatório Final de Estágio apresentado por este e na declaração do Notário Orientador de Estágio com a informação final da atividade exercida pelo estagiário e o parecer fundamentado daquele sobre a aptidão ou inaptidão do estagiário para o exercício da função notarial. Uma decisão de "Não Aprovado" por parte da Direção da Ordem dos Notários deverá constar de decisão devidamente fundamentada, com as razões de facto e de direito que ditaram a referida decisão.	Propõe-se que a avaliação final do estágio profissional dos candidatos a notários seja realizada por um órgão, independente da ordem profissional, que possa incluir membros da Ordem dos Notários mas que deve incluir também outros profissionais de reconhecido mérito em matérias jurídicas relevantes.
44	Ordem dos Notários: Tabela de preços a cobrar por bens e serviços da Ordem dos Notários/Estágio	Item 1.1.	Taxas e encargos do estágio profissional	O preço de inscrição de notário estagiário é de EUR 750,00. São ainda definidos preços para mudança de patrono, prorrogação de estágio; repetição da fase de formação inicial; e repetição da fase de formação complementar.	Propõe-se que todas as taxas e encargos do estágio profissional sejam proporcionais e refletir os verdadeiros custos de organização e disponibilização dos estágios, seguindo critérios claros e transparentes que sejam tornados públicos pela Ordem dos Notários.
45	Ordem dos Notários: Regulamento de designação do notário substituto, de 23/04/2016	Art. 5º (1) (b) (3) (5)	Restrições às escolhas dos consumidores/ Limites geográficos no exercício da atividade	No que concerne as condições de elegibilidade para ser designado notário substituto nos casos em que tal designação não possa ser feita com recurso à bolsa de notários, impõe-se que o notário substituto tenha licença de cartório notarial no concelho onde se verifica a necessidade de substituição ou, quando o notário a substituir seja o único no município, que tenha licença de cartório notarial nos concelhos limítrofes. Caso se mostre imprescindível para impedir que o arquivo notarial seja retirado do seu concelho de origem, pode ser designado como notário substituto um notário que já tenha a seu cargo, a título de substituição, uma outra guarda de arquivo. A manifestação de interesse por um notário em ser designado notário substituto depende do preenchimento das várias condições de elegibilidade.	Propõe-se que se reavalie a necessidade e proporcionalidade de todos os critérios de preferência para a designação de notário substituto, em sequência da proposta de reavaliação global sobre a atual organização de serviços notariais em Portugal, explorando alternativas que aumentem a mobilidade profissional e a liberdade de escolha dos clientes, garantindo ao mesmo tempo o acesso universal a serviços notariais. Na sequência da Recomendação n.º 1/2007 da AdC sobre "Medidas de reforma do quadro legal do notariado", considera-se necessária uma reavaliação global sobre a atual organização de serviços notariais em Portugal. Essa reavaliação deve explorar alternativas que aumentem a mobilidade profissional e a liberdade de escolha dos clientes, garantindo ao mesmo tempo o acesso universal a serviços notariais. Propõe-se: 1) A eliminação das quotas para a atribuição de licença ou a necessidade de obter uma licença de escritório notarial antes de se estabelecer como notário. Ou alternativamente, 2) Estudar a procura potencial de serviços notariais em áreas geográficas por todo o país tendo em conta: a densidade populacional; o nível e as características da atividade económica, e o dinamismo do mercado imobiliário local; a procura de outros serviços prestados por notários; a existência de soluções alternativas disponíveis na Internet. Com base nos dados obtidos, propõe-se que: a) Sejam identificadas as áreas que possam sustentar a concorrência em atividades notariais (tipicamente Lisboa, Porto, Faro, turismo elevado, áreas altamente industrializadas) e liberalizar totalmente o estabelecimento de escritórios notariais; b) Em áreas de baixa densidade, se permita a concorrência aberta para o estabelecimento de um ou dois escritórios por área. 3) Se reavalie o fundo de compensação existente e se encontrem formas alternativas para garantir a prestação de serviços notariais em áreas de baixa densidade populacional e de baixa atividade económica, tendo em conta que muitos atos notariais podem ser praticados tanto por advogados como por solicitadores. Propõe-se, ainda, que os serviços notariais possam ser oferecidos <i>online</i> .



N.º OCDE	N.º e título do ato legislativo	Artigo	Categoria temática	Descrição da restrição à concorrência	Propostas de alteração legislativa e/ou regulatória
					<p>Propõe-se, também, que o cartório notarial possa ser virtual. O notário com uma licença de escritório notarial deveria ser capaz de escolher entre abrir uma instalação física ou operar virtualmente, ou uma mistura de ambos, mesmo sob um regime que obrigue uma certa percentagem de escritórios notariais a operar a partir de instalações físicas por razões de interesse público.</p>
46	Ordem dos Notários: Regulamento de designação do notário substituto, de 23/04/2016	Art. 6º (2) (3)	Restrições às escolhas dos consumidores/ Limites geográficos no exercício da atividade	<p>No que concerne as condições de elegibilidade para ser designado notário substituto nos casos em que tal designação não possa ser feita com recurso à bolsa de notários, impõe-se que o notário substituto tenha licença de cartório notarial no concelho onde se verifica a necessidade de substituição ou, quando o notário a substituir seja o único no município, que tenha licença de cartório notarial nos concelhos limítrofes.</p>	<p>Propõe-se que se reavalie a necessidade e proporcionalidade de todos os critérios de preferência para a designação de notário substituto, em sequência da proposta de reavaliação global sobre a atual organização de serviços notariais em Portugal, explorando alternativas que aumentem a mobilidade profissional e a liberdade de escolha dos clientes, garantindo ao mesmo tempo o acesso universal a serviços notariais.</p> <p>Na sequência da Recomendação n.º 1/2007 da AdC sobre "Medidas de reforma do quadro legal do notariado", considera-se necessária uma reavaliação global sobre a atual organização de serviços notariais em Portugal. Essa reavaliação deve explorar alternativas que aumentem a mobilidade profissional e a liberdade de escolha dos clientes, garantindo ao mesmo tempo o acesso universal a serviços notariais. Propõe-se:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) A eliminação das quotas para a atribuição de licença ou a necessidade de obter uma licença de escritório notarial antes de se estabelecer como notário. Ou alternativamente,</li> <li>2) Estudar a procura potencial de serviços notariais em áreas geográficas por todo o país tendo em conta: a densidade populacional; o nível e as características da atividade económica, e o dinamismo do mercado imobiliário local; a procura de outros serviços prestados por notários; a existência de soluções alternativas disponíveis na Internet. Com base nos dados obtidos, propõe-se que:             <ol style="list-style-type: none"> <li>a) Sejam identificadas as áreas que possam sustentar a concorrência em atividades notariais (tipicamente Lisboa, Porto, Faro, turismo elevado, áreas altamente industrializadas) e liberalizar totalmente o estabelecimento de escritórios notariais;</li> <li>b) Em áreas de baixa densidade, se permita a concorrência aberta para o estabelecimento de um ou dois escritórios por área.</li> </ol> </li> <li>3) Se reavalie o fundo de compensação existente e se encontrem formas alternativas para garantir a prestação de serviços notariais em áreas de baixa densidade populacional e de baixa atividade económica, tendo em conta que muitos atos notariais podem ser praticados tanto por advogados como por solicitadores.</li> </ol> <p>Propõe-se, ainda, que os serviços notariais possam ser oferecidos <i>online</i>.</p> <p>Propõe-se, também, que o cartório notarial possa ser virtual. O notário com uma licença de escritório notarial deveria ser capaz de escolher entre abrir uma instalação física ou operar virtualmente, ou uma mistura de ambos, mesmo sob um regime que obrigue uma certa percentagem de escritórios notariais a operar a partir de instalações físicas por razões de interesse público.</p>
47	Ordem dos Notários: Regulamento de designação do notário substituto, de 23/04/2016	Art. 7º (1)	Restrições às escolhas dos consumidores/ Limites geográficos no exercício da atividade	<p>Na eventualidade de vários notários manifestarem interesse na substituição, a decisão de designação do notário substituto atenderá aos seguintes critérios aplicáveis sucessivamente: (a) Menor valor médio de faturação no último semestre; (b) Maior proximidade entre o cartório do notário a substituir do cartório do notário substituto; (c) Melhor capacidade logística e operacional do cartório substituto para assegurar a guarda de arquivo.</p>	<p>Propõe-se que se reavalie a necessidade e proporcionalidade de todos os critérios de preferência para a designação de notário substituto, em sequência da proposta de reavaliação global sobre a atual organização de serviços notariais em Portugal, explorando alternativas que aumentem a mobilidade profissional e a liberdade de escolha dos clientes, garantindo ao mesmo tempo o acesso universal a serviços notariais.</p> <p>Na sequência da Recomendação n.º 1/2007 da AdC sobre "Medidas de reforma do quadro legal do notariado", considera-se necessária uma reavaliação global sobre a atual organização de serviços notariais em Portugal. Essa reavaliação deve explorar alternativas que aumentem a mobilidade profissional e a liberdade de escolha dos clientes, garantindo ao mesmo tempo o acesso universal a serviços notariais. Propõe-se:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) A eliminação das quotas para a atribuição de licença ou a necessidade de obter uma licença de escritório notarial antes de se estabelecer como notário. Ou alternativamente,</li> <li>2) Estudar a procura potencial de serviços notariais em áreas geográficas por todo o país tendo em conta: a densidade populacional; o nível e as características da atividade económica, e o dinamismo do mercado imobiliário local; a procura de outros serviços prestados por notários; a existência de soluções alternativas disponíveis na Internet. Com base nos dados obtidos, propõe-se que:             <ol style="list-style-type: none"> <li>a) Sejam identificadas as áreas que possam sustentar a concorrência em atividades notariais (tipicamente Lisboa, Porto, Faro, turismo elevado, áreas altamente industrializadas) e liberalizar totalmente o estabelecimento de escritórios notariais;</li> <li>b) Em áreas de baixa densidade, se permita a concorrência aberta para o estabelecimento de um ou dois escritórios por área.</li> </ol> </li> <li>3) Se reavalie o fundo de compensação existente e se encontrem formas alternativas para garantir a prestação de serviços notariais em áreas de baixa densidade populacional e de baixa atividade económica, tendo em conta que muitos atos notariais podem ser praticados tanto por advogados como por solicitadores.</li> </ol> <p>Propõe-se, ainda, que os serviços notariais possam ser oferecidos <i>online</i>.</p>



N.º OCDE	N.º e título do ato legislativo	Artigo	Categoria temática	Descrição da restrição à concorrência	Propostas de alteração legislativa e/ou regulatória
					Propõe-se, também, que o cartório notarial possa ser virtual. O notário com uma licença de escritório notarial deveria ser capaz de escolher entre abrir uma instalação física ou operar virtualmente, ou uma mistura de ambos, mesmo sob um regime que obrigue uma certa percentagem de escritórios notariais a operar a partir de instalações físicas por razões de interesse público.
48	Ordem dos Notários: Regulamento de designação do notário substituto, de 23/04/2016	Art. 7º (4) (5) (6) (7) (b)	Restrições às escolhas dos consumidores/ Limites geográficos no exercício da atividade	<p>Caso o notário a substituir seja o único do município, e nenhum notário dos concelhos limítrofes manifeste interesse na sua substituição, a Direção da Ordem dos Notários nomeará o notário titular da licença mais antiga nos concelhos limítrofes para assumir a qualidade de notário substituto. Caso o notário titular da licença mais antiga não aceite ser designado notário substituto, a Ordem dos Notários endereçará um convite a todos os notários. Caso nesta última situação manifestem interesse mais do que um notário, a Direção da Ordem dos Notários procederá à nomeação do notário substituto por aplicação do critério estabelecido no presente Art. 7º (1) (b), isto é, será escolhido o notário com maior proximidade entre o cartório do notário a substituir e o cartório do notário substituto.</p> <p>Caso o notário a substituir não seja o único no município, mas nenhum notário desse município manifeste interesse na sua substituição, a designação do notário substituto será realizada nos seguintes termos: (a) a Direção da Ordem dos Notários enviará o convite referido no Art. 6º (1) (a) deste Regulamento, aos notários dos concelhos limítrofes; (b) caso nenhum notário dos concelhos limítrofes manifeste interesse em ser designado substituto, a Direção da Ordem dos Notários nomeará o notário titular da licença mais antiga nos concelhos limítrofes para assumir a qualidade de notário substituto; (c) caso, ainda assim, o notário referido na alínea anterior não aceite ser designado notário substituto, a Ordem dos Notários endereçará um convite a todos os notários, procedendo-se conforme disposto no número deste preceito.</p>	<p>Propõe-se que se reavalie a necessidade e proporcionalidade de todos os critérios de preferência para a designação de notário substituto, em sequência da proposta de reavaliação global sobre a atual organização de serviços notariais em Portugal, explorando alternativas que aumentem a mobilidade profissional e a liberdade de escolha dos clientes, garantindo ao mesmo tempo o acesso universal a serviços notariais.</p> <p>Na sequência da Recomendação n.º 1/2007 da AdC sobre "Medidas de reforma do quadro legal do notariado", considera-se necessária uma reavaliação global sobre a atual organização de serviços notariais em Portugal. Essa reavaliação deve explorar alternativas que aumentem a mobilidade profissional e a liberdade de escolha dos clientes, garantindo ao mesmo tempo o acesso universal a serviços notariais. Propõe-se:</p> <p>1) A eliminação das quotas para a atribuição de licença ou a necessidade de obter uma licença de escritório notarial antes de se estabelecer como notário. Ou alternativamente,</p> <p>2) Estudar a procura potencial de serviços notariais em áreas geográficas por todo o país tendo em conta: a densidade populacional; o nível e as características da atividade económica, e o dinamismo do mercado imobiliário local; a procura de outros serviços prestados por notários; a existência de soluções alternativas disponíveis na Internet. Com base nos dados obtidos, propõe-se que:</p> <p>a) Sejam identificadas as áreas que possam sustentar a concorrência em atividades notariais (tipicamente Lisboa, Porto, Faro, turismo elevado, áreas altamente industrializadas) e liberalizar totalmente o estabelecimento de escritórios notariais;</p> <p>b) Em áreas de baixa densidade, se permita a concorrência aberta para o estabelecimento de um ou dois escritórios por área.</p> <p>3) Se reavalie o fundo de compensação existente e se encontrem formas alternativas para garantir a prestação de serviços notariais em áreas de baixa densidade populacional e de baixa atividade económica, tendo em conta que muitos atos notariais podem ser praticados tanto por advogados como por solicitadores.</p> <p>Propõe-se, ainda, que os serviços notariais possam ser oferecidos <i>online</i>.</p> <p>Propõe-se, também, que o cartório notarial possa ser virtual. O notário com uma licença de escritório notarial deveria ser capaz de escolher entre abrir uma instalação física ou operar virtualmente, ou uma mistura de ambos, mesmo sob um regime que obrigue uma certa percentagem de escritórios notariais a operar a partir de instalações físicas por razões de interesse público.</p>
49	Ordem dos Notários: Regulamento Disciplinar e Deontológico dos Notários, de 06/05/2006	Art. 4º ao Art. 8º, e Art. 10º	Poderes disciplinares/ Padrões de qualidade	Estas disposições legais impõem aos notários os deveres de lealdade para com os seus clientes, aos outros notários, aos órgãos da Ordem dos Notários e a quaisquer entidades públicas e privadas; de integridade; de independência; legalidade; e urbanidade.	Propõe-se que o órgão que assuma a função regulatória da Ordem profissional densifique os valores e princípios éticos para o exercício da profissão, que conduzem ao estabelecimento de padrões de conduta apelando à jurisprudência existente (da própria associação profissional ou dos tribunais) sempre que possível. A avaliação da idoneidade moral de um profissional poderá beneficiar da contribuição de entidades terceiras, como sejam representantes de outras associações profissionais, magistrados e professores de Direito.
50	Ordem dos Notários: Regulamento Disciplinar e Deontológico dos Notários, de 06/05/2007	Art. 8º (k) e Art. 9º	Publicidade	O Art. 8º (k) estabelece que que constitui um dever do notário não solicitar ou angariar clientes, por si ou por interposta pessoa. O Art. 9º estabelece que é vedado ao notário toda a espécie de publicidade, por qualquer meio, com o objetivo de promover a solicitação de clientela. Acrescenta que não constituem formas de publicidade profissional: (a) a afixação de placas no exterior do cartório identificativas da sua existência; (b) a utilização de cartões-de-visita e de papel de carta com menção do nome, título académico, currículo, endereço do cartório, e horário de abertura ao público, em suporte digital ou não.	Para além da proibição de publicidade comparativa enganosa e ilegal, já abrangida por outros textos legais, propõe-se que qualquer outra proibição ou restrição adicional à publicidade por notários, cartórios notariais, ou por sociedades de notários, deverá ser removida.
51	Portaria n.º 385/2004 (alterada pelas Portarias n.ºs 1416-A/2006 e 574/2008) "Tabela de honorários e encargos notariais"	Art. 1º; Art. 5º (a); Art. 10º; Art. 12º; Art. 13º	Preços máximos	Pelos atos praticados pelos notários são cobrados os honorários e encargos constantes de tabela, acrescidos do imposto sobre o valor acrescentado e do imposto do selo, nos termos legais. Os honorários devidos ao notário pelos atos outorgados são máximos e livres: (a) máximos para os atos descritos na tabela, sem prejuízo do disposto no Art. 12º (3); (b) livres para os restantes. Os atos notariais sujeitos a preços máximos são: Procurações conferidas também no interesse de procurador ou de terceiro; Testamentos; Outros instrumentos avulsos; Protestos; Certidões e documentos análogos. São ainda estabelecidos honorários máximos a cobrar por vários outros atos notariais.	Propõe-se que o regime de preços máximos seja revisitado, com o objetivo de os eliminar. Esta posição é a adotada pela AdC na sua Recomendação n.º 1/2007.





N.º OCDE	N.º e título do ato legislativo	Artigo	Categoria temática	Descrição da restrição à concorrência	Propostas de alteração legislativa e/ou regulatória
52	Portaria n.º 385/2004 (alterada pelas Portarias n.ºs 1416-A/2006 e 574/2008) "Tabela de honorários e encargos notariais"	Art. 3º (2)	Taxas e encargos profissionais	Sempre que os montantes a fixar sejam livres, deve o notário proceder com moderação, tendo em vista, designadamente, o tempo gasto, a dificuldade do assunto, a importância do serviço prestado e o contexto socioeconómico.	Propõe-se que esta disposição legal seja modificada de forma a permitir o uso de critérios objetivos com base no historial de decisões da Ordem dos Notários.
53	Portaria n.º 1535/2008 "Regulamenta o depósito eletrónico de documentos particulares autenticados e o pedido <i>online</i> de atos de registo predial"	Art. 13º (2)	Padrões de qualidade	Sobre a autenticação eletrónica dos depositantes (isto é, as entidades que procederem ao depósito e que se deverão autenticar mediante certificado digital que comprove a qualidade profissional do utilizador), esta disposição legal estabelece que apenas são admitidos os certificados digitais de advogados, notários e solicitadores cuja utilização para fins profissionais seja confirmada através de listas eletrónicas de certificados, disponibilizadas, respetivamente, pela Ordem dos Advogados, pela Ordem dos Notários e pela Câmara dos Solicitadores (Ordem dos Solicitadores e dos Agentes de Execução).	Propõe-se que esta disposição legal seja alterada para permitir que outros profissionais e entidades possam armazenar documentos eletronicamente. Estes outros profissionais e entidades deveriam ser definidos pelo Ministério da Justiça em conjunto com outras entidades relevantes. Os seus certificados de acesso eletrónico poderiam ser emitidos pelo próprio Ministério da Justiça.
54	Portaria n.º 307/2009 "Estabelece o regime do registo de procurações e respetivas extinções e os termos em que se processa a circulação eletrónica de dados e documentos"	Art. 5º (2)	Padrões de qualidade	No que concerne a alteração e retificação de registos, e na autenticação eletrónica feita mediante certificado digital que comprove a qualidade profissional do utilizador, apenas são admitidos os certificados digitais de advogados, notários e solicitadores cuja utilização para fins profissionais seja confirmada através de listas eletrónicas de certificados disponibilizadas, respetivamente, pela Ordem dos Advogados, pela Ordem dos Notários e pela Câmara dos Solicitadores (Ordem dos Solicitadores e dos Agentes de Execução).	Propõe-se que esta disposição legal seja alterada para permitir que a outros profissionais e entidades possam ser atribuídos certificados digitais tal como a advogados, notários e solicitadores. Estes outros profissionais e entidades deveriam ser definidos pelo Ministério da Justiça em conjunto com outras entidades relevantes. Os seus certificados de acesso eletrónico poderiam ser emitidos pelo próprio Ministério da Justiça.
55	Portaria n.º 55/2011 "Define as condições em que o notário pode autorizar a prática de determinados atos pelos seus trabalhadores"	Art. 2º	Padrões de qualidade	A autorização para a prática de atos determinados ou certas categorias de atos pode ser concedida: (a) A oficial dos registos e do notariado que tenha optado pelo novo regime do notariado; (b) O licenciado com experiência relevante no notariado; (c) O trabalhador que exerça funções em cartório notarial há mais de dois anos consecutivos; (d) O trabalhador aprovado em exame para o efeito realizado pela Ordem dos Notários.	Propõe-se que se reavalie a necessidade, adequação e proporcionalidade das matérias reservadas, em sequência da proposta de reavaliação global sobre a atual organização de serviços notariais em Portugal, explorando alternativas que aumentem a mobilidade profissional e a liberdade de escolha dos clientes, garantindo ao mesmo tempo o acesso universal a serviços notariais. Nesse contexto, propõe-se o alargamento das competências para a realização de atos notariais a um conjunto mais vasto de profissionais e entidades.
56	Portaria n.º 9/2013 "Regulamenta vários aspetos do Procedimento Especial de Despejo"	Art. 22º (2) (a)	Restrições às escolhas dos consumidores/ Limites geográficos no exercício da atividade	Sobre a designação do agente de execução ou notário competente para proceder à desocupação do locado, esta disposição legal estabelece que a designação pelo requerente, no requerimento de despejo, do agente de execução ou do notário competente para proceder à desocupação do locado, só pode ser efetuada entre os agentes de execução ou notários que tenham manifestado vontade de participar no procedimento especial de despejo e que, no caso dos notários, tenham domicílio profissional no concelho do imóvel a desocupar, ou que possam exercer a sua competência nesse concelho, em virtude de autorização concedida nos termos do Art. 7º (3) do Decreto-Lei n.º 26/2004, de 4 de fevereiro (Estatuto do Notariado). O Art. 7º (3) do Decreto-Lei n.º 26/2004, de 4 de fevereiro, mantém-se inalterado no novo Estatuto do Notariado (Anexo II da Lei n.º 155/2015).	Propõe-se que se reavalie a necessidade e proporcionalidade de todos os critérios de preferência para a designação de notário, em sequência da proposta de reavaliação global sobre a atual organização de serviços notariais em Portugal, explorando alternativas que aumentem a mobilidade profissional e a liberdade de escolha dos clientes, garantindo ao mesmo tempo o acesso universal a serviços notariais. Na sequência da Recomendação n.º 1/2007 da AdC sobre "Medidas de reforma do quadro legal do notariado", considera-se necessária uma reavaliação global sobre a atual organização de serviços notariais em Portugal. Essa reavaliação deve explorar alternativas que aumentem a mobilidade profissional e a liberdade de escolha dos clientes, garantindo ao mesmo tempo o acesso universal a serviços notariais. Propõe-se: 1) A eliminação das quotas para a atribuição de licença ou a necessidade de obter uma licença de escritório notarial antes de se estabelecer como notário. Ou alternativamente, 2) Estudar a procura potencial de serviços notariais em áreas geográficas por todo o país tendo em conta: a densidade populacional; o nível e as características da atividade económica, e o dinamismo do mercado imobiliário local; a procura de outros serviços prestados por notários; a existência de soluções alternativas disponíveis na Internet. Com base nos dados obtidos, propõe-se que: a) Sejam identificadas as áreas que possam sustentar a concorrência em atividades notariais (tipicamente Lisboa, Porto, Faro, turismo elevado, áreas altamente industrializadas) e liberalizar totalmente o estabelecimento de escritórios notariais; b) Em áreas de baixa densidade, se permita a concorrência aberta para o estabelecimento de um ou dois escritórios por área. 3) Se reavalie o fundo de compensação existente e se encontrem formas alternativas para garantir a prestação de serviços notariais em áreas de baixa densidade populacional e de baixa atividade económica, tendo em conta que muitos atos notariais podem ser praticados tanto por advogados como por solicitadores. Propõe-se, ainda, que os serviços notariais possam ser oferecidos <i>online</i> . Propõe-se, também, que o cartório notarial possa ser virtual. O notário com uma licença de escritório notarial deveria ser capaz de escolher entre abrir uma instalação física ou operar virtualmente, ou uma mistura de ambos, mesmo sob um regime que obrigue uma certa percentagem de escritórios notariais a operar a partir de instalações físicas por razões de interesse público.



N.º OCDE	N.º e título do ato legislativo	Artigo	Categoria temática	Descrição da restrição à concorrência	Propostas de alteração legislativa e/ou regulatória
57	Portaria n.º 9/2013 "Regulamenta vários aspetos do Procedimento Especial de Despejo"	Art. 24º (2) (3) (5)	Restrições às escolhas dos consumidores/ Limites geográficos no exercício da atividade	Sobre as regras de designação de agente de execução e notário pelo Balcão Nacional do Arrendamento (BNA): 2 - A designação de agente de execução ou notário é efetuada de entre agentes de execução ou notários com domicílio profissional no concelho do imóvel a desocupar, sendo dada preferência a quem tenha um menor número de processos especiais de despejo atribuídos; 3 - Não sendo possível proceder à designação nos termos previstos no número anterior, a designação é efetuada de entre os agentes de execução com domicílio profissional nos concelhos confinantes ao do imóvel a desocupar e dos notários que, não tendo domicílio profissional no concelho do imóvel a desocupar, tenham sido autorizados a exercer aí a sua competência, nos termos do Art. 7º (3) do Decreto-Lei n.º 26/2004, de 4 de fevereiro, sendo igualmente dada preferência a quem tenha um menor número de processos especiais de despejo atribuídos; 5 - Não sendo possível proceder à designação nos termos dos números anteriores, nomeadamente por não existir notário que possa exercer as suas competências no concelho do imóvel a desocupar ou agente de execução com domicílio profissional no concelho do imóvel ou nos concelhos confinantes ao do imóvel, o BNA designa, para proceder à desocupação, oficial de justiça do tribunal da situação do locado.	Propõe-se que se reavalie a necessidade e proporcionalidade de todos os critérios de preferência para a designação de notário, em sequência da proposta de reavaliação global sobre a atual organização de serviços notariais em Portugal, explorando alternativas que aumentem a mobilidade profissional e a liberdade de escolha dos clientes, garantindo ao mesmo tempo o acesso universal a serviços notariais. Na sequência da Recomendação n.º 1/2007 da AdC sobre "Medidas de reforma do quadro legal do notariado", considera-se necessária uma reavaliação global sobre a atual organização de serviços notariais em Portugal. Essa reavaliação deve explorar alternativas que aumentem a mobilidade profissional e a liberdade de escolha dos clientes, garantindo ao mesmo tempo o acesso universal a serviços notariais. Propõe-se: 1) A eliminação das quotas para a atribuição de licença ou a necessidade de obter uma licença de escritório notarial antes de se estabelecer como notário. Ou alternativamente, 2) Estudar a procura potencial de serviços notariais em áreas geográficas por todo o país tendo em conta: a densidade populacional; o nível e as características da atividade económica, e o dinamismo do mercado imobiliário local; a procura de outros serviços prestados por notários; a existência de soluções alternativas disponíveis na Internet. Com base nos dados obtidos, propõe-se que: a) Sejam identificadas as áreas que possam sustentar a concorrência em atividades notariais (tipicamente Lisboa, Porto, Faro, turismo elevado, áreas altamente industrializadas) e liberalizar totalmente o estabelecimento de escritórios notariais; b) Em áreas de baixa densidade, se permita a concorrência aberta para o estabelecimento de um ou dois escritórios por área. 3) Se reavalie o fundo de compensação existente e se encontrem formas alternativas para garantir a prestação de serviços notariais em áreas de baixa densidade populacional e de baixa atividade económica, tendo em conta que muitos atos notariais podem ser praticados tanto por advogados como por solicitadores. Propõe-se, ainda, que os serviços notariais possam ser oferecidos <i>online</i> . Propõe-se, também, que o cartório notarial possa ser virtual. O notário com uma licença de escritório notarial deveria ser capaz de escolher entre abrir uma instalação física ou operar virtualmente, ou uma mistura de ambos, mesmo sob um regime que obrigue uma certa percentagem de escritórios notariais a operar a partir de instalações físicas por razões de interesse público.
58	Portaria n.º 278/2013 (alterada pela Portaria n.º 46/2015) "Regulamenta o processamento dos atos e os termos do processo de inventário no âmbito do Regime Jurídico do Processo de Inventário aprovado pela Lei n.º 23/2013"	Art. 18º (2) (3)	Taxas e encargos profissionais/ Processo de inventário	Esta disposição legal estabelece que os honorários notariais devidos pelo processo de inventário são os constantes do Anexo I da presente portaria, que dela faz parte integrante, sendo devidos conjuntamente por todos os interessados, nos termos do artigo seguinte. E os honorários notariais devidos pelos incidentes são os constantes do Anexo II da presente portaria, que dela faz parte integrante, sendo devidos por cada um dos interessados que tiver intervenção no incidente. O Anexo I fixa os honorários (em UC e sujeitos a IVA à taxa legal em vigor) devidos pelo processo de inventário, em função do valor do processo (em EUR), bem como os honorários devidos pelo processo de inventário, em função do valor do processo, mas nos casos de especial complexidade (em UC e sujeitos a IVA à taxa legal em vigor). O Anexo II fixa os honorários (em UC e sujeitos a IVA à taxa legal em vigor) devidos por incidentes, em função dos valores em causa, incluindo no caso de especial complexidade. Os honorários são fixos ou são estabelecidos intervalos para a sua fixação.	Na sequência da Recomendação n.º 1/2007 da AdC sobre "Medidas de reforma do quadro legal do notariado", considera-se necessária uma reavaliação global sobre a atual organização de serviços notariais em Portugal. Essa reavaliação deve explorar alternativas que aumentem a mobilidade profissional e a liberdade de escolha dos clientes, garantindo ao mesmo tempo o acesso universal a serviços notariais. Nesse contexto, propõe-se que o regime de honorários fixos para os processos de inventário seja revisto com o objetivo de ser gradualmente eliminado, incluindo o regime de fixação de intervalos para esses honorários.
59	Portaria n.º 278/2013 (alterada pela Portaria n.º 46/2015) "Regulamenta o processamento dos atos e os termos do processo de inventário no âmbito do Regime Jurídico do Processo de Inventário aprovado pela Lei n.º 23/2013"	Art. 18º (4)	Taxas e encargos profissionais/ Processo de inventário	A aplicação dos valores de honorários previstos para os processos de inventário de especial complexidade, bem como para os incidentes de especial complexidade, é determinada pelo juiz, a requerimento do notário efetuado juntamente com a remessa do processo de inventário para o tribunal para efeitos da homologação da partilha prevista no Art. 66º (1) da Lei n.º 23/2013, de 5 de março.	Na sequência da Recomendação n.º 1/2007 da AdC sobre "Medidas de reforma do quadro legal do notariado", considera-se necessária uma reavaliação global sobre a atual organização de serviços notariais em Portugal. Essa reavaliação deve explorar alternativas que aumentem a mobilidade profissional e a liberdade de escolha dos clientes, garantindo ao mesmo tempo o acesso universal a serviços notariais. Nesse contexto, propõe-se que o regime de honorários fixos para os processos de inventário seja revisto com o objetivo de ser gradualmente eliminado, incluindo o regime de fixação de intervalos para esses honorários.
60	Portaria n.º 278/2013 (alterada pela Portaria n.º 46/2015) "Regulamenta o processamento dos atos e os termos do processo de inventário no âmbito do Regime Jurídico do Processo de Inventário aprovado pela Lei n.º 23/2013"	Art. 18º (5)	Taxas e encargos profissionais/ Processo de inventário	Nos incidentes pelos quais, nos termos da coluna A da tabela constante do Anexo II (que fixa os honorários, em UC e sujeitos a IVA à taxa legal em vigor, devidos por incidentes, em função dos valores em causa, mas excluindo no caso de especial complexidade), os honorários devidos sejam de valor variável, a fixação dos honorários (entre 0.5 UC e 5 UC) é efetuada pelo notário, na decisão do incidente. Os honorários são de valor variável para incidentes (denominados	Na sequência da Recomendação n.º 1/2007 da AdC sobre "Medidas de reforma do quadro legal do notariado", considera-se necessária uma reavaliação global sobre a atual organização de serviços notariais em Portugal. Essa reavaliação deve explorar alternativas que aumentem a mobilidade profissional e a liberdade de escolha dos clientes, garantindo ao mesmo tempo o acesso universal a serviços notariais. Nesse contexto, propõe-se que o regime de honorários fixos para os processos de inventário seja revisto com o objetivo de ser gradualmente eliminado, conforme apropriado, incluindo o regime de fixação de intervalos para esses honorários.



N.º OCDE	N.º e título do ato legislativo	Artigo	Categoria temática	Descrição da restrição à concorrência	Propostas de alteração legislativa e/ou regulatória
				"outros incidentes") que não os seguintes: Incidente de intervenção provocada principal ou acessória de terceiros e oposição provocada (de valor, calculado nos termos previstos no Código de Processo Civil, até EUR 30 000); Incidente de intervenção provocada principal ou acessória de terceiros e oposição provocada (de valor, calculado nos termos previstos no Código de Processo Civil, igual ou superior a EUR 30.000,01).	
61	Portaria n.º 278/2013 (alterada pela Portaria n.º 46/2015) "Regulamenta o processamento dos atos e os termos do processo de inventário no âmbito do Regime Jurídico do Processo de Inventário aprovado pela Lei n.º 23/2013"	Art. 18º (6)-(10)	Taxas e encargos profissionais/ Processo de inventário	Estas disposições legais estabelecem os termos em que os honorários devidos pelo processo de inventário e pelos incidentes deverão ser pagos, incluindo prazos e prestações para o seu pagamento.	Propõe-se que esta disposição legal seja alterada de modo a atenuar ou anular a rigidez com que os termos dos pagamentos devidos pelos processos de inventário estão definidos, os quais podem ser pouco adequados para alguns clientes. Propõe-se que se equacione da possibilidade deste regime ser adequado às necessidades de clientes que demonstrem dificuldades com os termos dos pagamentos devidos.
62	Portaria n.º 278/2013 (alterada pela Portaria n.º 46/2015) "Regulamenta o processamento dos atos e os termos do processo de inventário no âmbito do Regime Jurídico do Processo de Inventário aprovado pela Lei n.º 23/2013"	Art. 18º (11) (12) (13)	Taxas e encargos profissionais/ Processo de inventário	O interessado notificado para proceder ao pagamento da 2.ª prestação prevista no Art. 18º (10) (b) (honorários devidos pelos incidentes aos quais se apliquem honorários de valor variável nos termos da coluna A da tabela constante do Anexo II; que são pagos nos seguintes termos: devida nos 10 dias posteriores à notificação pelo notário para o efeito, após a decisão do incidente, no valor da diferença entre o montante fixado pelo notário nos termos do n.º 5, e o montante já pago nos termos da alínea anterior), pode reclamar para o notário do montante de honorários fixado. O notário que não proceda à alteração do montante de honorários do incidente nos termos requeridos pelo interessado deve requerer ao juiz, no momento da remessa do processo de inventário para o tribunal para efeitos da homologação da partilha prevista no Art. 66º (1) do regime jurídico do processo de inventário aprovado pela Lei n.º 23/2013, de 5 de março, a fixação do valor desses honorários, não procedendo o interessado ao seu pagamento até à decisão do juiz. O juiz, apreciadas as circunstâncias do caso concreto, pode condenar em multa, nos termos gerais, o interessado, quando a reclamação seja considerada improcedente, ou o notário, quando a reclamação seja julgada procedente.	Propõe-se que a eventual imposição de uma multa ao interessado quando a reclamação seja considerada improcedente, seja revista e eventualmente revogada.
63	Portaria n.º 278/2013 (alterada pela Portaria n.º 46/2015) "Regulamenta o processamento dos atos e os termos do processo de inventário no âmbito do Regime Jurídico do Processo de Inventário aprovado pela Lei n.º 23/2013"	Art. 19º	Taxas e encargos profissionais/ Processo de inventário	Esta disposição legal define a responsabilidade pelo pagamento de honorários devidos pelo processo de inventário e os termos em que essa responsabilidade, dos interessados, é cumprida.	Propõe-se que esta disposição legal seja alterada de modo a atenuar ou anular a rigidez com que os termos dos pagamentos devidos pelos processos de inventário estão definidos, os quais podem ser pouco adequados para alguns clientes. Propõe-se que se equacione da possibilidade deste regime ser adequado às necessidades de clientes que demonstrem dificuldades com os termos dos pagamentos devidos.
64	Portaria n.º 278/2013 (alterada pela Portaria n.º 46/2015) "Regulamenta o processamento dos atos e os termos do processo de inventário no âmbito do Regime Jurídico do Processo de Inventário aprovado pela Lei n.º 23/2013"	Art. 20º	Taxas e encargos profissionais/ Processo de inventário	Esta disposição legal define os meios de pagamento das várias prestações referentes aos honorários devidos pelo processo de inventário, e devidos pelos incidentes com as necessárias alterações.	Propõe-se que esta disposição legal seja alterada de modo a atenuar ou anular a rigidez com que os termos dos pagamentos devidos pelos processos de inventário estão definidos, os quais podem ser pouco adequados para alguns clientes. Propõe-se que se equacione da possibilidade deste regime ser adequado às necessidades de clientes que demonstrem dificuldades com os termos dos pagamentos devidos.
65	Portaria n.º 278/2013 (alterada pela Portaria n.º 46/2015) "Regulamenta o processamento dos atos e os termos do processo de inventário no âmbito do Regime Jurídico do Processo de Inventário aprovado pela Lei n.º 23/2013"	Art. 24º (3)	Taxas e encargos profissionais/ Processo de inventário	Esta disposição legal estabelece que no caso de uma reclamação da nota final de honorários e despesas ser apresentada pelo reclamante ou pelo notário, o juiz, apreciadas as circunstâncias do caso concreto, pode condenar em multa, nos termos gerais, o reclamante, quando a reclamação seja julgada improcedente, ou o notário, quando a reclamação seja julgada procedente.	Propõe-se que a eventual imposição de uma multa ao reclamante quando a reclamação seja considerada improcedente seja revista e eventualmente revogada.



### II.5.3. Solicitadores e Agentes de Execução

Os solicitadores fornecem aconselhamento jurídico profissional e agem em nome de seus clientes perante um notário ou um administrador legal que representa o Estado. Os solicitadores podem também exercer o mandato judicial, mas com algumas limitações impostas pelo estatuto de associação profissional e pela lei processual. Assim, os solicitadores, por si só, não podem praticar o mandato judicial nos casos sob jurisdição judicial em que um recurso ordinário é admissível. Em casos criminais, os solicitadores podem exercer o mandato judicial quando a intervenção de um advogado não é obrigatória.

Os agentes de execução são os auxiliares da justiça que, na prossecução do interesse público, exercem poderes de autoridade pública no cumprimento das diligências que realizam nos processos de execução, nas notificações, nas citações, nas apreensões, nas vendas e nas publicações no âmbito de processos judiciais, ou em atos de natureza similar que, ainda que não tenham natureza judicial, a estes podem ser equiparados ou ser dos mesmos instrutórios.

A Ordem dos Solicitadores e dos Agentes de Execução é formada por dois Colégios: o dos solicitadores e o dos agentes de execução. A Ordem regulamenta o acesso a ambas as profissões bem como o seu exercício, e exerce poderes disciplinares sobre os seus membros. Tal como nas outras profissões jurídicas, é obrigatório ser membro da Ordem para praticar a profissão.

#### **Diplomas legais objeto de propostas de alteração legislativa e/ou regulamentar específicas (Cf. Anexo 5)**

- Lei n.º 154/2015, de 14 de setembro, que transforma a Câmara dos Solicitadores em Ordem dos Solicitadores e dos Agentes de Execução, e aprova os respetivos Estatutos;
- Lei n.º 32/2014, de 30 de maio, que aprova o procedimento extrajudicial pré-executivo;
- Lei n.º 49/2004, de 24 de agosto, que define os atos próprios dos advogados e dos solicitadores e tipifica o crime de procuradoria ilícita;
- Decreto-Lei n.º 76-A/2006, de 29 de março (versão atualizada), que atualiza e flexibiliza os modelos de governo das sociedades anónimas, adota medidas de simplificação e eliminação de atos e procedimentos notariais e registrais e aprova o novo regime jurídico da dissolução e da liquidação de entidades comerciais;
- Decreto-Lei n.º 28/2000, de 13 de março, que confere competência para a conferência de fotocópias às juntas de freguesia e ao serviço público de correios, CTT - Correios de Portugal, S. A., às câmaras de comércio e indústria reconhecidas nos termos do Decreto-Lei n.º 244/92, de 29 de dezembro, aos advogados e aos solicitadores;
- Portaria n.º 282/2013, de 29 de agosto, alterada pela Portaria n.º 349/2015, de 13 de outubro, que regulamenta vários aspetos das ações executivas cíveis;
- Portaria n.º 9/2013, de 10 de janeiro, que regulamenta vários aspetos do procedimento especial de despejo;
- Regulamento n.º 341/2017, de 23 de junho, que aprova o Regulamento de Taxas, Seguro Obrigatório e Cobrança e Isenção de Quotas;
- Regulamento n.º 1108/2016, de 19 de dezembro, que aprova o Regulamento de Estágio para Solicitadores;
- Regulamento n.º 202/2015, de 28 de abril, que aprova o Código Deontológico dos Solicitadores e dos Agentes de Execução;
- Regulamento n.º 105/2014, de 13 de março, que aprova o Regulamento do Estágio para Solicitadores;
- Regulamento n.º 275/2011, de 4 de maio, que aprova o Regulamento do Estágio de Agentes de Execução;
- Regulamento n.º 786/2010, de 19 de outubro, que aprova o Regulamento de Publicidade e Imagem dos Solicitadores e Agentes de Execução;
- Aviso n.º 7530-A/2016, de 15 de junho, que define regras para a fixação do número máximo de processos para que podem ser designados os agentes de execução ou as sociedades que integrem;
- Aviso n.º 5523-A/2016, de 28 de abril, projeto com vista à fixação do número máximo de processos executivos a designar a agentes de execução e sociedades de agentes de execução.

### *Propostas-chave de alteração legislativa e/ou regulamentar*

#### **Funções de autorregulação da Ordem de Profissionais**

O Estatuto da Ordem dos Solicitadores e dos Agentes de Execução determina que essa Ordem de Profissionais desempenha os seguintes dois tipos de funções<sup>110</sup>: representação dos solicitadores e agentes de execução perante outros indivíduos e entidades; e regulação da profissão de solicitadores e da profissão de agentes de execução.

Consequentemente, a profissão de solicitador e a profissão de agente de execução, em particular o acesso às mesmas e o respetivo exercício, é regulada pelos Estatutos, aprovados pelo legislador, e por regulamentos adotados pela Ordem, em função dos poderes atribuídos pelo legislador. A sua implementação é feita pelos próprios profissionais em causa, uma vez que os órgãos dirigentes da Ordem dos Solicitadores e dos Agentes de Execução são compostos exclusivamente por membros da ordem.

O exercício das profissões de solicitador e de agente de execução exige qualificações académicas e profissionais com um elevado grau de especificidade. O Estado e a sociedade reconhecem que são os próprios profissionais que detêm melhores conhecimentos para avaliar a qualidade dos serviços prestados pelos seus pares, bem como para identificar e avaliar modelos alternativos de regulação da respetiva profissão, tomando em consideração os requisitos necessários para uma boa prática de solicitação e de execução judicial de forma a ir ao encontro das necessidades e interesses dos clientes, na defesa do interesse público.

Contudo, a mesma situação pode levar à adoção de medidas legislativas e autorregulatórias que, acima de tudo, pretendam salvaguardar os interesses dos próprios solicitadores e agentes de execução inscritos na Ordem dos Solicitadores e dos Agentes de Execução, em detrimento do interesse público, podendo, inclusive, ser restritivas da concorrência. Essas medidas podem consistir, em particular: na fixação de condições de transação, em particular dos preços, aplicáveis aos serviços disponibilizados pelos solicitadores e agentes de execução; no estabelecimento de requisitos de acesso à profissão de solicitadores e agentes de execução, em particular relativos às qualificações académicas e profissionais mínimas necessárias para exercer a mesma, que não sejam devidamente fundamentados e adequados ao objetivo de política pública subjacente; mas também, na determinação de restrições à propriedade, à gestão e à multidisciplinariedade de sociedades de profissionais; e na análise de queixas relativas a serviços prestados por solicitadores e agentes de execução apresentadas por consumidores e na decisão sobre as mesmas com base em critérios não objetivos.

A atribuição à Ordem dos Solicitadores e dos Agentes de Execução de funções de regulação das profissões de solicitador e de agente de execução pode ter como consequências um aumento significativo dos custos incorridos pelos (potenciais ou efetivos) profissionais, que são influenciados em larga medida pelos requisitos de acesso à profissão de solicitador e agente de execução, como sejam que se prendem com taxas e características do estágio.

A introdução de um órgão independente com funções de regulação incentivará uma melhor regulamentação da profissão. Esta solução atenuará o conflito entre alguns interesses da profissão e o interesse público, inerente no sistema de autorregulamentação, aumentando o bem-estar social.

#### *Proposta de alteração legislativa e/ou regulamentar*

Propõe-se que o legislador altere o quadro legislativo e regulatório separando a função regulatória da função representativa na Ordem Profissional.

Tal separação envolverá a criação de um órgão independente, que poderá ser externo à Ordem Profissional e por setor de atividade, ou poderá ser criado um órgão dentro da atual Ordem Profissional efetivamente separado dos restantes órgãos da Ordem Profissional. O órgão independente assumiria a principal regulamentação da profissão, como matérias que dizem respeito ao acesso à profissão. A direção do órgão regulador seria composta por representantes da própria profissão e de outras pessoas, incluindo indivíduos de alto perfil de outros órgãos reguladores ou organizações, representantes de organizações de consumidores e académicos.

<sup>110</sup> Cf. Lei n.º 154/2015, artigo 3.º (Anexo).



## Reserva de atividades

O Estatuto da Ordem dos Solicitadores e dos Agentes de Execução determina que o título profissional de solicitador e de agente de execução apenas pode ser atribuído a indivíduos inscritos na Ordem dos Solicitadores e dos Agentes de Execução como membros efetivos da mesma.

Nesse contexto, várias normas incluídas nos diplomas Portugueses aplicáveis à profissão de solicitador e à profissão de agente de execução estabelecem que determinadas atividades relacionadas com diversos setores económicos apenas podem ser desenvolvidas por profissionais específicos, e, em particular, por solicitadores e por agentes de execução.

A reserva de certos atos jurídicos a solicitadores<sup>111</sup> (ainda que o seu âmbito seja, genericamente, partilhado com advogados) pode contribuir para o aumento do nível de qualidade dos serviços em causa. De facto, há atos jurídicos cuja realização exige conhecimentos ou experiência particularmente específicos, que esses profissionais, em princípio, detêm. Nesse contexto, reconhece-se a necessidade de definir, no quadro legislativo e regulatório relevante, os casos gerais em que as habilitações académicas e profissionais dos indivíduos garantem o nível mínimo de qualidade dos serviços em causa.

No entanto, o título protegido com tarefas reservadas pode excluir outros profissionais do exercício da atividade, reduzindo o número de profissionais no mercado e aumentando potencialmente os custos para os consumidores.

Essa reserva de certos atos jurídicos a solicitadores (e advogados) também afeta negativamente a concorrência na atividade em causa, uma vez que pode levar à diminuição do número de profissionais qualificados que podem oferecer esses serviços a empresas e famílias, pode reduzir o incentivo para inovar e melhorar os serviços prestados, e pode ainda levar a um aumento dos preços aos consumidores destes serviços.

Propõe-se, por isso, que sejam revistas as atuais atividades reservadas a solicitadores (e advogados), de forma a abrir o seu exercício a outras profissões jurídicas (nomeadamente advogados e solicitadores). Tal revisão das atuais atividades reservadas a notários poderia conduzir, entre outras iniciativas, a uma avaliação da extensão do risco para o interesse público das restrições atuais para determinar se as restrições deverão permanecer em vigor.

Esta abertura poderá conduzir a maior inovação e diversidade e à cobrança de preços mais competitivos pela prestação de diversos serviços jurídicos, sobretudo os de menor complexidade, em benefício dos clientes, famílias e empresas.

### *Proposta de alteração legislativa e/ou regulamentar*

Propõe-se que o legislador, em conjunto com as Ordens Profissionais relevantes, reanalise a atribuição de atividades reservadas a profissionais inscritos numa Ordem Profissional, no uso de um título profissional obtido após inscrição nessa associação profissional. Em regra, a reserva de atividades deve ser reduzida, em respeito por critérios de necessidade, adequação e proporcionalidade com vista ao cumprimento dos objetivos da regulamentação profissional em causa.

Em geral, as atividades ou tarefas reservadas para categorias específicas de profissionais devem ser abolidas nos casos em que: (i) a proteção é desproporcional em relação ao objetivo de política pública prosseguido, seja porque as atividades ou tarefas podem ser executadas por outros profissionais igualmente bem qualificados ou porque não representam um perigo para a segurança, saúde pública, qualidade do serviço, entre outros; (ii) a proteção é desadequada atento que existe uma excessiva regulamentação da proteção do título profissional; ou (iii) a proteção é desnecessária devido a desenvolvimentos legais, sociais ou profissionais que tornem a restrição obsoleta pelo seu objetivo.

A legislação e regulamentação que elencam atividades reservadas devem ser alteradas para se tornarem mais focadas nos resultados e menos prescritivas. O objetivo deve ser o de garantir que o resultado tenha a

<sup>111</sup> Cf. Lei n.º 154/2015, cit. *supra*, Anexo, artigo 136.º, n.º 1; Lei n.º 49/2004, cit. *supra*, artigo 1.º, n.ºs 2, 5 e 6.



qualidade desejada. Isto significará que vários profissionais com qualificações semelhantes, mas não idênticas, devem poder competir pelo mesmo trabalho.

### **Qualificações académicas específicas**

O acesso à profissão de solicitador e de agente de execução, através de inscrição obrigatória na Ordem dos Solicitadores e dos Agentes de Execução, exige a titularidade de uma licenciatura em Direito ou em Solicitadoria, ou grau académico estrangeiro equivalente.<sup>112</sup>

Esta exigência reduz o número de candidatos à profissão e condiciona a sua qualidade e diversidade.

Em comparação com outros países europeus, e tal como sucede para a profissão de advogado, refira-se que tanto Inglaterra como o País de Gales<sup>113</sup>, como a Alemanha, admitem vias alternativas no acesso a estas profissões jurídicas.<sup>114</sup>

A existência de vias alternativas de qualificações académicas para o acesso à profissão podem conduzir a maior diversidade e inovação na oferta de serviços, bem como a uma maior concorrência entre os profissionais, e a preços competitivos para os consumidores.

#### *Proposta de alteração legislativa e/ou regulamentar*

Propõe-se que o legislador, em colaboração com a Ordem dos Solicitadores e dos Agentes de Execução, reanalise os critérios legais e regulatórios relacionados com as qualificações académicas e estabeleça um processo transparente, proporcional e não discriminatório de identificação de vias alternativas para a aquisição das qualificações necessárias para o exercício da profissão de solicitador e da profissão de agente de execução, possibilitando o acesso a estas profissões a quem seja titular de outros diplomas universitários que não uma licenciatura em Direito ou em Solicitadoria.

Estas vias alternativas, que devem ser adequadas e necessárias, podem, ainda assim, exigir a titularidade de uma pós-graduação em Direito ou em Solicitadoria ou qualificação em curso de conversão de um determinado grau académico em outro grau académico, que permitam o desenvolvimento das atividades em causa com um nível elevado de qualidade.

Sem prejuízo, todos os indivíduos que pretendam exercer a profissão de advogado devem completar com sucesso o estágio profissional e a aprovação nos exames da Ordem Profissional requeridos.

### **Exigência de realização de estágio profissional com características específicas**

O acesso à profissão de solicitador exige a frequência de um estágio profissional, com uma duração máxima de entre 12 a 18 meses, composto por uma primeira parte teórica, lecionada na Ordem dos Solicitadores e dos Agentes de Execução, e por uma segunda parte prática. A conclusão do estágio está sujeita a um processo de avaliação final, mediante a realização de um exame nacional de estágio, avaliado pelos seus pares. Alguns candidatos podem ser isentos do estágio ou do exame, dependendo da sua prévia experiência profissional e

<sup>112</sup> Cf. Lei n.º 154/2015, cit. *supra*, Anexo, artigo 91.º, n.º 1, artigo 105.º, n.º 1, alínea a), e artigo 158.º.

<sup>113</sup> Em Inglaterra e Gales aos solicitadores não é requerido um diploma universitário em Direito. Licenciados em outras áreas que não Direito podem aceder à profissão de solicitador. Assim, uma via para a profissão passa de facto pela obtenção de um “Qualifying Law Degree”, isto é, um diploma universitário em Direito concedido por uma universidade no Reino Unido, ou um diploma concedido por uma universidade ou estabelecimento de nível equivalente fora do Reino Unido, e aceite pelo “Bar Standards Board”. Após a obtenção do diploma, o candidato realiza um Curso de Prática Jurídica (“Legal Practice Course” ou LPC) e período de treino profissional mediante um contrato de dois anos oferecido por um escritório de advocacia, um órgão do setor público ou um departamento jurídico de uma empresa. Para candidatos com licenciatura em outras áreas que não Direito existe uma via alternativa para ingressar na profissão de solicitador. Esta via implica a frequência de um curso de conversão em Direito, com a duração de um ano, com a atribuição de um “Graduate Diploma in Law”, novamente seguido pelo LPC e um treino profissional de dois anos mediante contrato.

<sup>114</sup> Cf. Nota de rodapé n.º 66 *supra*; CCBE e EIPA (2014), “Pilot Project – European Judicial Training: Lot 2 – Study on the state of play of lawyers training in EU law, carried out by the Council of Bars and Law Societies of Europe (CCBE) and the European Institute of Public Administration (EIPA)”, 2014, disponível em <https://e-justice.europa.eu/>. Cf. Comissão Europeia, “Lawyers training system in the EU – England and Wales”, informação prestada pela “Solicitors Regulation Authority” (SRA).



avaliação casuística de CV, apreciados por um comité da associação profissional.<sup>115</sup> O estágio tem um custo de EUR 969.<sup>116</sup>

O acesso à profissão de agente de execução exige a frequência de um estágio profissional, com uma duração máxima de 18 meses, composto por uma primeira parte teórica, lecionada na Ordem dos Solicitadores e dos Agentes de Execução, e por uma segunda parte prática. A conclusão do estágio está sujeita a um processo de avaliação final, mas efetuado por uma entidade externa à Ordem.<sup>117</sup> A periodicidade e o número de vagas para acesso ao estágio de agente de execução são determinados pelo Conselho Geral, tendo em conta a “necessidade efetiva de agentes de execução para o funcionamento eficiente do sistema de justiça, ouvidos o conselho profissional e a Comissão para o Acompanhamento dos Auxiliares da Justiça (CAAJ)”, critérios estes que limitam o acesso ao estágio e à profissão<sup>118</sup>. O estágio tem um custo de EUR 1530.<sup>119</sup>

Importa aferir da proporcionalidade das características do estágio, como sejam a sua duração<sup>120</sup>, o seu objeto, o modelo de avaliação e custos associados, que podem ser desproporcionados e desnecessários para cumprir o seu objetivo.

Esta reavaliação poderá levar a uma redução nos custos de oportunidade que o estágio implica, bem como a um aumento da independência e transparência do seu processo de avaliação sem pôr em causa a sua qualidade, tornando o estágio mais atrativo e gerando um maior número de profissionais que estejam habilitados a concorrer no mercado, em benefício dos consumidores.

#### *Propostas de alteração legislativa e/ou regulamentar*

Propõe-se que o legislador, em conjunto com a Ordem dos Solicitadores e dos Agentes de Execução, reanalise os critérios legais e regulatórios relativos aos estágios, necessários à inscrição como solicitador e como agente de execução, respetivamente, com o objetivo de certificar que os candidatos adquiriram a formação profissional e ética exigida para o adequado acesso à e ao exercício da profissão.

A reavaliação das características dos estágios para o acesso à profissão de solicitador e à profissão de agente de execução, pelo legislador, devem garantir, entre outros: (i) que a duração dos estágios profissionais possa eventualmente ser reduzida com a redução da primeira parte de formação teórica; (ii) que a formação teórica oferecida durante os estágios evite ser uma duplicação das disciplinas da licenciatura em Direito ou em Solicitadoria, já abordadas e avaliadas durante a formação académica, e que possa ser oferecida, sempre que possível, na opção *e-learning*; (iii) que ao designar o júri do exame nacional de estágio de solicitadores, este deva incluir membros da Ordem, mas deva também incluir outros profissionais de reconhecido mérito, tais como professores universitários, outros indivíduos e entidades (por exemplo, para as profissões jurídicas, de magistrados, entre outros); e, que a avaliação final do estágio profissional para agentes de execução, seja mantida como tarefa de entidade independente da Ordem Profissional; (iv) que o custo dos estágios seja determinado com base em critérios<sup>121</sup> relacionados com a proporcionalidade da taxa em causa face aos custos incorridos com a prestação dos serviços subjacentes, a transparência da taxa em questão e do respetivo método de cálculo.

#### **Restrições à propriedade de sociedades de profissionais (sociedades de solicitadores, de agentes de execução, e de solicitadores e agentes de execução)**

O Estatuto da Ordem dos Solicitadores e dos Agentes de Execução<sup>122</sup> determina que as sociedades de solicitadores, de agentes de execução, e de solicitadores e agentes de execução, só podem ser constituídas por sócios profissionais.

<sup>115</sup> Cf. Lei n.º 154/2015, cit. *supra*, artigo 156.º; Regulamento n.º 105/2014, cit. *supra*, artigo 8.º, artigo 10.º, artigo 11.º, e artigo 12.º.

<sup>116</sup> Cf. Regulamento n.º 341/2017, artigo 5.º, Anexo, Tabela (2).

<sup>117</sup> Cf. Lei n.º 154/2015, cit. *supra*, artigo 163.º, n.º 7; Regulamento n.º 275/2011, cit. *supra*, artigo 23.º.

<sup>118</sup> Cf. Lei n.º 154/2015, cit. *supra*, artigo 163.º, n.º 6; e <http://www.caa-j.pt/legislacao-agentes-execucao/>

<sup>119</sup> Cf. Regulamento n.º 341/2017.

<sup>120</sup> Cf. Lei n.º 2/2013, cit. *supra*, artigo 8.º, n.º 2, a duração do estágio profissional não deve ser superior a 18 meses.

<sup>121</sup> Cf. Princípios constantes da Lei Geral Tributária (LGT), aprovada pelo Decreto-Lei n.º 398/98, cit. *supra*, artigo 4.º, n.º 2 (Anexo), e da Constituição da República Portuguesa (CRP), aprovada pelo Decreto de 10.04.1976, artigo 266.º, n.º 2.

<sup>122</sup> Cf. Lei n.º 154/2015, cit. *supra*, Anexo, artigo 212.º, n.ºs 2, 4 e 5, artigo 221.º e artigo 222.º, n.º 5.





O modelo de sociedade profissional que reserva aos sócios profissionais a totalidade do capital social e do número de votos na sociedade é o único permitido em Portugal no caso das profissões jurídicas.

Neste modelo de sociedade profissional é imposta uma restrição total à propriedade, já que impõe que a totalidade do capital social seja reservado a sócios profissionais (solicitadores ou agentes de execução pessoas individuais ou sociedades destes profissionais). Esta restrição total à propriedade de sociedades profissionais é ainda mais restritiva do que aquela que se encontra consagrada, também, na Lei n.º 2/2013<sup>123</sup> e na Lei n.º 53/2015<sup>124</sup>, que impõe apenas que a maioria do capital social e dos direitos de voto sejam detidos por profissionais de uma mesma associação profissional.

Esta restrição total à propriedade de sociedades profissionais é uma barreira à concorrência, e tem como principal consequência a diminuição do número de sociedades profissionais de solicitadores, de agentes de execução, e de solicitadores e agentes de execução. Com efeito, tal conduz: a uma diminuição das fontes de investimento aquando da sua constituição ou no decorrer da atividade; a um aumento significativo dos custos operacionais incorridos, pelo custo do capital, em caso de recorrerem a financiamento junto de instituições financeiras; e uma diminuição da propensão das sociedades de profissionais para adotar soluções de negócio inovadoras, dada a similitude das habilitações académicas e profissionais dos indivíduos responsáveis pelas decisões em causa, e, conseqüentemente, uma limitação das escolhas disponibilizadas aos consumidores, o que tende a dificultar a correspondência entre o tipo de serviços profissionais disponibilizados e o tipo de serviços procurados.

Ao permitir o acesso a mais fontes de capital, a abertura da propriedade e direitos de voto a indivíduos e a entidades externas, permitirá um maior investimento na sociedade, aumentos de escala nas suas operações bem como uma melhor gestão de risco, reduzindo custos operacionais que permitirão a cobrança de menores honorários aos clientes pelos serviços profissionais prestados, para benefício dos clientes, sejam estes empresas ou famílias.

#### *Propostas de alteração legislativa e/ou regulamentar*

Propõe-se que o legislador elimine as normas que restringem, total ou parcialmente, a detenção da propriedade de sociedades de profissionais, permitindo que a detenção da totalidade ou da maioria desse capital social, bem como da maioria dos direitos de voto, possam ser detidos por indivíduos e entidades não profissionais e/ou não registados na Ordem Profissional.

Profissionais de outras áreas de atividade, bem como indivíduos e entidades investidores, devem poder ser sócios majoritários e deter a maioria do capital social de sociedades de profissionais de solicitadores, de agentes de execução, e de solicitadores e agentes de execução, separando-se a propriedade da sociedade de profissionais do exercício da atividade.

### **Restrições à gestão e administração de sociedades de solicitadores e agentes de execução**

O modelo de sociedade profissional no caso das profissões jurídicas em Portugal, e com a possível exceção de sociedades de notários<sup>125</sup>, reserva aos sócios a gestão e administração da sociedade.<sup>126</sup>

Neste modelo de gestão e administração de sociedade profissional é imposta uma restrição total, já que impõe que a totalidade dos gestores seja reservado a sócios profissionais (solicitadores e agentes de execução). Esta restrição total à gestão e administração de sociedades profissionais é ainda mais restritiva do que aquela que se encontra consagrada, também, na Lei n.º 2/2013 e na Lei n.º 53/2015<sup>127</sup>, que impõe apenas que um dos membros do órgão executivo seja um profissional.

Esta restrição total à gestão e administração de sociedades profissionais é uma barreira à concorrência. Uma gestão profissionalizada, e responsável perante os sócios, poderá beneficiar a própria sociedade, dado o maior conhecimento que os gestores poderão ter do mercado, isto é, do tipo de serviços procurados por

<sup>123</sup> Cf. Lei n.º 2/2013, cit. *supra*, artigo 27.º, n.º 3, a) e artigo 27.º, n.º 4.

<sup>124</sup> Cf. Lei n.º 53/2015, cit. *supra*, artigo 8.º, n.ºs 1, 2 e 4, e artigo 9.º, n.º 2.

<sup>125</sup> Cf. Lei n.º 155/2015, cit. *supra*, Anexo I, artigo 88.º, n.ºs 1 e 2.

<sup>126</sup> Cf. Lei n.º 154/2015, cit. *supra*, Anexo, artigo 95.º, n.º 4 e artigo 221.º.

<sup>127</sup> Cf. Lei n.º 53/2015, cit. *supra*, artigo 9.º, n.º 3; Lei n.º 2/2013, cit. *supra*, artigo 27.º, n.º 3, alínea b), e artigo 27.º, n.º 4.



empresas e famílias, bem como das inovações que poderão ser introduzidas na prestação de serviços jurídicos, para benefício dos clientes.

*Proposta de alteração legislativa e/ou regulamentar*

Propõe-se que o legislador elimine as normas que restringem, total ou parcialmente, a gestão e administração de sociedades de profissionais por pessoas que não sejam profissionais inscritos na Ordem Profissional dos Solicitadores e Agentes de Execução.

Propõe-se a separação entre a propriedade e a gestão e administração de sociedades de profissionais de solicitadores e agentes de execução.

Propõe-se que a gestão e administração estejam abertas a indivíduos não-profissionais e com outras profissões.

### **Restrições à multidisciplinaridade em sociedades de solicitadores e agentes de execução**

No único modelo de sociedade profissional permitido às profissões jurídicas em Portugal, entre as quais em sociedades de solicitadores, de agentes de execução, e de solicitadores e agentes de execução, é proibida a multidisciplinaridade.<sup>128</sup>

De acordo com as leis-quadro<sup>129</sup>, a Lei n.º 2/2013 e a Lei n.º 53/2015, podem ser constituídas sociedades de profissionais que tenham por objeto principal o exercício de profissões organizadas numa única associação pública profissional, em conjunto ou em separado com o exercício de outras profissões ou atividades, desde que seja observado o regime de incompatibilidades e impedimentos aplicável.

As leis-quadro permitem que os Estatutos das Ordens Profissionais possam adotar restrições à multidisciplinaridade, com fundamento no exercício de poderes de autoridade pública ou em razões imperiosas de interesse público ligadas à missão de interesse público que a profissão prossiga.

A proibição da prática multidisciplinar em sociedades de profissionais é particularmente restritiva no caso das quatro profissões jurídicas, onde o objeto social apenas permite a prestação daqueles serviços jurídicos, num único modelo permitido para a prática da profissão de forma coletiva.

Note-se que permitir a multidisciplinaridade significa permitir a associação de diferentes profissionais, pertencentes a diferentes associações profissionais (alguns podem até não pertencer a uma associação profissional pública), dentro de uma mesma sociedade profissional, praticando em conjunto as suas profissões. A multidisciplinaridade permite a exploração de economias de gama e economias de escala resultantes de uma maior especialização e qualidade de serviço fruto da interação entre uma gama mais ampla de profissionais. Também permite mitigar o problema da dupla marginalização, e uma melhor gestão de risco resultante da prática de diferentes atividades profissionais dentro de uma mesma sociedade profissional. Estes vários efeitos reduzem custos fixos, bem como custos médios e marginais na prestação de serviços pela sociedade profissional. Os clientes beneficiarão de preços mais competitivos e da conveniência de um "balcão único" na prestação de uma gama mais alargada e inovadora de serviços profissionais.

*Proposta de alteração legislativa e/ou regulamentar*

Propõe-se que o legislador elimine a proibição da prática multidisciplinar em sociedades de profissionais de solicitadores, de agentes de execução, e de solicitadores e agentes de execução notários e permita a criação de "estruturas de negócios alternativas", permitindo que diferentes formas de modelos de negócio surjam no mercado, para atender a diferentes tipos de agentes de mercado, tornando o setor mais dinâmico, mais inovador e com uma maior gama de serviços.

<sup>128</sup> Cf. Lei n.º 154/2015, cit. *supra*, Anexo, artigo 95.º, n.ºs 1 e 5 e artigo 221.º; Lei n.º 49/2004, cit. *supra*, artigo 6.º, n.º 1.

<sup>129</sup> Cf. Lei n.º 53/2015, cit. *supra*, artigo 7.º, n.º 2; Lei n.º 2/2013, cit. *supra*, artigo 27.º, n.º 1 e n.º 4.



**Anexo 5: Propostas de alteração do quadro legislativo e regulatório de profissões liberais autorreguladas: solicitador e agente de execução**

N.º OCDE	N.º e título do ato legislativo	Artigo	Categoria temática	Descrição da restrição à concorrência	Propostas de alteração legislativa e/ou regulatória
01	Lei n.º 49/2004 "Define os atos próprios dos advogados e dos solicitadores e tipifica o crime de procuradoria ilícita"	Art. 1º (1)	Atividades reservadas	Esta disposição legal estabelece que apenas os licenciados em Direito com inscrição em vigor na Ordem dos Advogados e os solicitadores inscritos na Câmara dos Solicitadores (sucetida pela "Ordem dos Solicitadores e dos Agentes de Execução") podem praticar os atos próprios dos advogados e dos solicitadores.	Propõe-se que as atividades reservadas da profissão de solicitador sejam revistas, atenta a sua necessidade, adequação e proporcionalidade, no intuito de permitir o exercício daquelas que sejam adequadas pelas demais profissões jurídicas. Propõe-se que se permita o exercício de consultoria jurídica por profissionais (ou seja, especialistas jurídicos) e entidades para quem estes trabalham que desejam fornecer aconselhamento jurídico de forma regular.
02	Lei n.º 49/2004 "Define os atos próprios dos advogados e dos solicitadores e tipifica o crime de procuradoria ilícita"	Art. 1º (5) (6)	Atividades reservadas	Esta disposição legal define quais os atos reservados de solicitadores (e de advogados). Sem prejuízo do disposto nas leis de processo, são atos próprios dos solicitadores (e dos advogados) o exercício do mandato forense e a consulta jurídica. São ainda atos próprios dos solicitadores (e dos advogados) a elaboração de contratos e a prática dos atos preparatórios tendentes à constituição, alteração ou extinção de negócios jurídicos, designadamente os praticados junto de conservatórias e cartórios notariais; a negociação tendente à cobrança de créditos; o exercício do mandato no âmbito de reclamação ou impugnação de atos administrativos ou tributários.	Propõe-se que as atividades reservadas da profissão de solicitador sejam revistas, atenta a sua necessidade, adequação e proporcionalidade, no intuito de permitir o exercício daquelas que sejam adequadas pelas demais profissões jurídicas. Propõe-se que se permita o exercício de consultoria jurídica por profissionais (ou seja, especialistas jurídicos) e entidades para quem estes trabalham que desejam fornecer aconselhamento jurídico de forma regular.
03	Lei n.º 49/2004 "Define os atos próprios dos advogados e dos solicitadores e tipifica o crime de procuradoria ilícita"	Art. 6º (1)	Multidisciplinaridade e em sociedades profissionais/Atividades reservadas	Esta disposição legal proíbe o funcionamento de escritório ou gabinete, constituído sob qualquer forma jurídica, que preste a terceiros serviços que compreendam, ainda que isolada ou marginalmente, a prática de atos próprios dos advogados e dos solicitadores, ainda que com determinadas exceções (os escritórios ou gabinetes compostos exclusivamente por advogados, por solicitadores ou por advogados e solicitadores, as sociedades de advogados, as sociedades de solicitadores e os gabinetes de consulta jurídica organizados pela Ordem dos Advogados e pela Câmara dos Solicitadores). Esta disposição legal restringe a prática de determinados atos jurídicos a advogados (e solicitadores), e a certas entidades por estes constituídas, e não admite a prestação de atos jurídicos no âmbito de entidades multidisciplinares, tais como sociedades profissionais.	A proibição da prática multidisciplinar em sociedades formadas por estes profissionais deve ser eliminada, particularmente no caso das quatro profissões jurídicas, onde o "modelo de sociedade profissional" é o único modelo permitido para a prática da profissão de forma coletiva.
04	Lei n.º 32/2014 "Aprova o procedimento extrajudicial pré-executivo"	Art. 20º	Remuneração dos agentes de execução	No âmbito do procedimento extrajudicial pré-executivo, esta disposição legal define os honorários (como preços fixos) a serem cobrados ao requerente, ou a um requerido, por um agente de execução ou pelas entidades envolvidas na gestão e manutenção da plataforma informática e serviços diretos eletrónicos de consultas sobre os bens ou localização dos requeridos (quando essa remuneração for devida no âmbito do processo de execução), a que acrescem o imposto sobre o valor acrescentado à taxa legal em vigor. Os honorários são estabelecidos por cada tipo de ato praticado no âmbito do procedimento extrajudicial pré-executivo, e são definidos em U.C. (Unidades de Conta processuais; atualmente 1 UC = EUR 102 - ver Art. 178º da Lei n.º 114/2017, de 29 de dezembro). Esta disposição legal também estabelece os prazos de pagamento dos honorários e outras regras.	Propõe-se uma reavaliação do atual regime de preços fixos que deverão ser cobrados por atos jurídicos praticados por agentes de execução, com vista à sua eventual substituição por um regime de preços mais flexível, em que o interesse público deve incluir a promoção de mercados concorrenciais.
05	Lei n.º 154/2015 "Transforma a Câmara dos Solicitadores em Ordem dos Solicitadores e dos Agentes de Execução, e aprova o respetivo Estatuto"	Art. 3º, Anexo	Regime autorregulatório	Este artigo descreve as atribuições e competências atribuídas à Ordem dos Solicitadores e dos Agentes de Execução, permitindo que esta exerça controlo sobre o acesso e exercício de ambas as profissões. Entre estas atribuições contam-se nomeadamente: (i) Colaborar na administração da justiça, propondo as medidas legislativas que considere adequadas ao seu bom funcionamento; (ii) Regular o acesso e o exercício das profissões de solicitador e de agente de execução; (iii) Atribuir os títulos profissionais de solicitador e de agente de execução, emitindo as respetivas cédulas profissionais; (iv) Elaborar e atualizar o registo profissional dos associados; (v) Elaborar e aprovar os regulamentos internos de natureza associativa e profissional; (vi) Defender os interesses gerais dos destinatários dos serviços prestados pelos seus associados; (vii) Defender os direitos e interesses dos seus associados; (viii) Exercer o poder disciplinar sobre os seus associados, quando não se encontrar legalmente atribuído a outras entidades; (ix) Desenvolver ou promover o desenvolvimento de plataformas informáticas e de serviços que confirmem maior transparência, simplifiquem o exercício das profissões e operacionalizem atividades profissionais dos associados; (x) Proteger os títulos profissionais, promovendo as medidas necessárias e adequadas à	Propõe-se que o legislador altere o quadro legislativo e regulatório separando a função regulatória da função representativa nas Ordens Profissionais. Tal separação envolverá a criação de um órgão independente, que poderá ser externo à Ordem Profissional e por setor de atividade, ou poderá ser criado um órgão dentro da atual Ordem Profissional, efetivamente separado dos restantes órgãos da Ordem Profissional. O órgão independente assumiria a principal regulamentação da profissão, como matérias que dizem respeito ao acesso à profissão. A direção do órgão regulador seria composta por representantes da própria profissão e de outras pessoas, incluindo indivíduos de alto perfil de outros órgãos reguladores ou organizações, representantes de organizações de consumidores e académicos. A introdução de um órgão independente e com funções de regulação incentivará uma melhor regulamentação da profissão e mais incentivos para inovar, em benefício dos clientes. Tal atenuará o conflito de interesses inerente no sistema de autorregulamentação e protegerá o interesse público.



N.º OCDE	N.º e título do ato legislativo	Artigo	Categoria temática	Descrição da restrição à concorrência	Propostas de alteração legislativa e/ou regulatória
				sua defesa contra quem os use ilegalmente; (xi) Promover a cooperação e solidariedade entre os seus associados; (xii) Participar nos processos oficiais de acreditação e avaliação dos cursos que dão acesso às profissões de solicitador e de agente de execução. Este conjunto de competências assumem quer uma natureza regulatória, quer uma natureza representativa.	
06	Lei n.º 154/2015 "Transforma a Câmara dos Solicitadores em Ordem dos Solicitadores e dos Agentes de Execução, e aprova o respetivo Estatuto"	Art. 89º, Anexo	Título profissional	A atribuição do título profissional de solicitador ou de agente de execução e o exercício profissional destas atividades depende de inscrição como associado efetivo no colégio profissional respetivo da Ordem.	A existência de um título profissional associado a reservas de atividades conduz ao monopólio no desempenho desses atos. Propõe-se que as atividades reservadas à profissão de solicitador sejam revistas, atenta a sua necessidade, adequação e proporcionalidade, no intuito de permitir o exercício daquelas que sejam adequadas pelas demais profissões jurídicas. Propõe-se que se permita o exercício de consultoria jurídica por profissionais (ou seja, especialistas jurídicos) e entidades para quem estes trabalham que desejam fornecer aconselhamento jurídico de forma regular.
07	Lei n.º 154/2015 "Transforma a Câmara dos Solicitadores e dos Agentes de Execução, e aprova o respetivo Estatuto"	Art. 91º(1), Anexo	Qualificações académicas	A admissão como associado efetivo (da Ordem) depende da titularidade do grau académico de licenciado em Solicitoria ou Direito e de ter sido aprovado nos estágios profissionais de acesso às profissões de solicitador ou agente de execução nos respetivos exames finais, consoante o colégio ou os colégios profissionais em que o candidato se pretenda inscrever.	Propõe-se que o acesso à profissão de solicitador e de agente de execução seja possível para quem seja titular de outro diploma universitário que não seja o de Direito ou o de Solicitoria. A Ordem dos Solicitadores e dos Agentes de Execução deve colaborar com o legislador de forma a estabelecer um processo transparente, proporcional e não discriminatório de identificação de vias alternativas para a aquisição de qualificações estritamente necessárias ou adequadas para o exercício da profissão jurídica. Neste caso, podem ser exigidos aos candidatos a titularidade de um diploma pós-graduado em Direito ou em Solicitoria ou a necessidade de obterem um curso de "conversão" (" <i>conversion course</i> "), como também o respetivo estágio profissional e aprovação no exame de avaliação da Ordem.
08	Lei n.º 154/2015 "Transforma a Câmara dos Solicitadores em Ordem dos Solicitadores e dos Agentes de Execução, e aprova o respetivo Estatuto"	Art. 95º (1) (5), Anexo	Multidisciplinaridade e em sociedades de profissionais	Os solicitadores e os agentes de execução estabelecidos em território nacional podem exercer as respetivas profissões, constituindo-se ou ingressando em sociedades profissionais de solicitadores e de agentes de execução, podendo uma mesma sociedade ter ambos os objetos sociais, nos termos do presente Estatuto. Sem prejuízo deste disposto, não são admissíveis quaisquer sociedades multidisciplinares que integrem solicitadores ou agentes de execução.	Propõe-se que a proibição da prática multidisciplinar em sociedades formadas por estes profissionais seja eliminada, particularmente no caso destas profissões jurídicas, onde o "modelo de sociedade profissional" é o único modelo permitido para a prática da profissão de forma coletiva.
09	Lei n.º 154/2015 "Transforma a Câmara dos Solicitadores em Ordem dos Solicitadores e dos Agentes de Execução, e aprova o respetivo Estatuto"	Art. 95º (4), Anexo	Gestão e administração de sociedades de profissionais	Os membros dos órgãos de administração de sociedades de solicitadores e ou de agentes de execução devem ser profissionais inscritos na respetiva Ordem.	Propõe-se que o legislador revogue as disposições que limitam a escolha dos membros do órgão executivo das sociedades de profissionais, em particular, impondo que os mesmos ou algum dos mesmos, seja(m) membro(s) da respetiva ordem profissional.
10	Lei n.º 154/2015 "Transforma a Câmara dos Solicitadores em Ordem dos Solicitadores e dos Agentes de Execução, e aprova o respetivo Estatuto"	Art. 105º (1) (a), Anexo	Qualificações académicas	É um requisito para a inscrição de profissionais na Ordem, além da aprovação no estágio e respetivo exame final, a titularidade do grau de licenciatura em solicitador ou em direito ou de um grau académico superior estrangeiro no domínio da Solicitoria ou do Direito a que tenha sido conferida equivalência a um daqueles graus.	Propõe-se que o acesso à profissão de solicitador e de agente de execução seja possível para quem seja titular de outro diploma universitário que não seja o de Direito ou o de Solicitoria. A Ordem dos Solicitadores e dos Agentes de Execução deve colaborar com o legislador de forma a estabelecer um processo transparente, proporcional e não discriminatório de identificação de vias alternativas para a aquisição de qualificações estritamente necessárias ou adequadas para o exercício da profissão jurídica. Neste caso, podem ser exigidos aos candidatos a titularidade de um diploma pós-graduado em Direito ou em Solicitoria ou a necessidade de obterem um curso de "conversão" (" <i>conversion course</i> "), como também o respetivo estágio profissional e aprovação no exame de avaliação da Ordem.
11	Lei n.º 154/2015 "Transforma a Câmara dos Solicitadores em Ordem dos Solicitadores e dos Agentes de Execução, e aprova o respetivo Estatuto"	Art. 105º (1) (3) (c)	Estágio profissional	A aprovação no estágio e respetivo exame final é um requisito para a inscrição de profissionais na Ordem. O Art. 105º (3) (c) reafirma que a conclusão com aproveitamento no estágio de agente de execução é um requisito para inscrição no Colégio dos Agentes de Execução.	Propõe-se que a formação teórica do estágio profissional disponibilize crescentemente a opção de <i>e-learning</i> . Isso poderia levar a uma redução nas taxas e encargos do estágio, bem como reduzir os custos de oportunidade da necessidade de participar presencialmente nesses cursos de formação. Propõe-se que as disciplinas que fazem parte do currículo universitário obrigatório do curso de Direito, não devem estar incluídas na formação teórica oferecida durante os primeiros seis meses do estágio profissional. Isso teria um impacto benéfico na duração do estágio profissional. Propõe-se que a avaliação final do estágio profissional deve ser realizada por entidade independente da Ordem, que possa incluir membros da Ordem, mas que deve incluir também outros profissionais de reconhecido mérito, como professores de Direito e magistrados, entre outros.



N.º OCDE	N.º e título do ato legislativo	Artigo	Categoria temática	Descrição da restrição à concorrência	Propostas de alteração legislativa e/ou regulatória
12	Lei n.º 154/2015 "Transforma a Câmara dos Solicitadores em Ordem dos Solicitadores e dos Agentes de Execução, e aprova o respetivo Estatuto"	Art. 106º (3) (4) (5), Anexo	Inscrição e registo	<p>Considera-se sem idoneidade para o exercício da atividade profissional quem, nomeadamente, tenha sido: (a) Condenado, por decisão nacional ou estrangeira transitada em julgado, pela prática de crime desonroso para o exercício da profissão; (b) Declarado, há menos de 15 anos, por decisão nacional ou estrangeira transitada em julgado, insolvente ou responsável por insolvência de empresa por si dominada ou de cujos órgãos de administração ou fiscalização tenha sido membro; (c) Sujeito a pena disciplinar superior a pena de multa no exercício das funções de trabalhador em funções públicas ou equiparado, advogado ou associado de diferente colégio profissional ou associação pública profissional.</p> <p>Para efeitos do disposto na alínea (a) consideram-se crimes desonrosos para o exercício da profissão, designadamente, os crimes de furto, roubo, burla, burla informática e nas comunicações, extorsão, abuso de confiança, recetação, infidelidade, falsificação, falsas declarações, insolvência dolosa, frustração de créditos, insolvência negligente, favorecimento de credores, emissão de cheques sem provisão, abuso de cartão de garantia ou de crédito, apropriação ilegítima de bens do setor público ou cooperativo, administração danosa em unidade económica do setor público ou cooperativo, usura, suborno, corrupção, tráfico de influência, peculato, receção não autorizada de depósitos ou outros fundos reembolsáveis, prática ilícita de atos ou operações inerentes à atividade seguradora ou dos fundos de pensões, fraude fiscal ou outro crime tributário, branqueamento de capitais ou crime previsto no Código das Sociedades Comerciais ou no Código dos Valores Mobiliários, bem como os previstos no Art. 55º (i) do Código dos Contratos Públicos.</p> <p>Não afeta a idoneidade de todos aqueles que tenham sido reabilitados, nem impede o órgão competente de considerar, de forma justificada, que estão reunidas as condições de idoneidade para o exercício da atividade profissional, tendo em conta, nomeadamente, o tempo decorrido desde a prática dos factos.</p>	Propõe-se uma reavaliação das disposições legais, tendo em conta a necessidade, adequação e proporcionalidade das mesmas, atenta a proporcionalidade da restrição que é imposta, a do direito de inscrição na Ordem, incluindo a proporcionalidade da restrição face ao objetivo de promoção da concorrência na prestação de serviços jurídicos.
13	Lei n.º 154/2015 "Transforma a Câmara dos Solicitadores em Ordem dos Solicitadores e dos Agentes de Execução, e aprova o respetivo Estatuto"	Art. 115º (3), Anexo	Inscrição e registo	Esta disposição legal estabelece que aquele que pretenda reinscrever-se na Ordem deve submeter-se a um exame de avaliação sobre a atualização dos seus conhecimentos e competências. Complementarmente, pode ou não ser exigível a realização do estágio quando, no período temporal que precede a apreciação do pedido de reinscrição, não tenha exercido a sua atividade por um período ininterrupto superior a: (a) Cinco anos no caso de solicitador; (b) Três anos no caso de agente de execução.	Propõe-se que esta disposição legal seja alterada, atenta a necessidade e proporcionalidade do requisito de inscrição no programa de estágio, para que seja apenas necessária quando o candidato não obtenha aprovação no teste de avaliação de conhecimentos e competências.
14	Lei n.º 154/2015 "Transforma a Câmara dos Solicitadores em Ordem dos Solicitadores e dos Agentes de Execução, e aprova o respetivo Estatuto"	Art. 128º (5), Anexo	Publicidade	São atos ilícitos de publicidade: (a) A colocação de conteúdos persuasivos, ideológicos, de autoengrandecimento e de comparação; (b) A promessa ou indução da produção de resultados; (c) A prestação de informações erróneas ou enganosas; (d) A menção a título académico ou a curso que não seja certificado.	Para além da proibição de publicidade comparativa enganosa e ilegal, já abrangida por outros textos legais, propõe-se que qualquer outra proibição ou restrição adicional à publicidade por solicitadores e por agentes de execução, ou por sociedades profissionais constituídas por estes profissionais, seja removida.
15	Lei n.º 154/2015 "Transforma a Câmara dos Solicitadores em Ordem dos Solicitadores e dos Agentes de Execução, e aprova o respetivo Estatuto"	Art. 132º, Anexo	Estágio profissional	Esta disposição legal incide sobre a organização dos estágios dos candidatos à Ordem. Assim, os estágios são organizados pelo conselho geral, que deve constituir comissões de coordenação de estágio para cada uma das especialidades, nas quais se integram representantes dos respetivos conselhos profissionais. Compete à assembleia geral aprovar os regulamentos de estágio. Os regulamentos de estágio: (a) Preveem as regras de seleção, contratação, designação e substituição dos patronos, bem como definem a eventual remuneração que lhes seja devida; (b) Definem a forma de registo e os termos formais que devem revestir os acordos que os estagiários celebrem com outros associados, para complementarem a respetiva formação em estágio; (c) Podem determinar a dispensa da frequência do estágio ou da realização do exame de estágio a profissionais jurídicos de reconhecido mérito que já tenham prestado provas públicas no exercício de outras funções, mediante exames de avaliação, nomeadamente dos conhecimentos deontológicos e regulamentares. Os regulamentos de estágio estão sujeitos a homologação governamental, nos termos da Lei n.º 2/2013, de 10 de janeiro.	Propõe-se que a avaliação final do estágio seja realizada por uma entidade independente da ordem profissional, que possa incluir membros da ordem profissional, mas que deverá incluir também outros profissionais de reconhecido mérito, como professores de Direito e magistrados, entre outros.



N.º OCDE	N.º e título do ato legislativo	Artigo	Categoria temática	Descrição da restrição à concorrência	Propostas de alteração legislativa e/ou regulatória
16	Lei n.º 154/2015 "Transforma a Câmara dos Solicitadores em Ordem dos Solicitadores e dos Agentes de Execução, e aprova o respetivo Estatuto"	Art. 136º (1), Anexo	Atividades reservadas	Além dos advogados, apenas os solicitadores com inscrição em vigor na Ordem e os profissionais equiparados a solicitadores em regime de livre prestação de serviços, podem, em todo o território nacional e perante qualquer jurisdição, instância, autoridade ou entidade pública ou privada, praticar atos próprios da profissão, designadamente exercer o mandato judicial, nos termos da lei, em regime de profissão liberal remunerada.	Propõe-se que as atividades reservadas da profissão de solicitador sejam revistas, atenta a sua necessidade, adequação e proporcionalidade, no intuito de permitir o exercício daquelas que sejam adequadas pelas demais profissões jurídicas. Propõe-se que se permita o exercício de consultoria jurídica por profissionais (ou seja, especialistas jurídicos) e entidades para quem estes trabalham que desejem fornecer aconselhamento jurídico de forma regular.
17	Lei n.º 154/2015 "Transforma a Câmara dos Solicitadores em Ordem dos Solicitadores e dos Agentes de Execução, e aprova o respetivo Estatuto"	Art. 156º, Anexo	Estágio profissional dos solicitadores	Esta disposição legal estabelece os objetivos e as regras do estágio de candidatos a solicitador. A duração do estágio é de 12 a 18 meses a contar da data do pedido de inscrição, incluindo as fases de formação e avaliação, e inicia-se uma vez por ano em data a fixar pelo conselho geral. O estágio destina-se ao aprofundamento dos conhecimentos técnico-profissionais e deontológicos necessários ao exercício da profissão e à utilização destes no relacionamento entre os serviços da justiça e da administração e os seus representados. No segundo período de estágio o solicitador estagiário, no exercício dos conhecimentos adquiridos, passa a poder exercer as competências que lhe estão definidas no presente Estatuto sob a supervisão do seu patrono ou do associado que tenha assumido essa responsabilidade, nos termos do disposto no Art. 132º (3) (b).	Propõe-se que a formação teórica do estágio profissional disponibilize crescentemente a opção de <i>e-learning</i> . Isso poderia levar a uma redução nas taxas e encargos do estágio, bem como reduzir os custos de oportunidade da necessidade de participar presencialmente nesses cursos de formação. Propõe-se que as disciplinas que fazem parte do currículo universitário obrigatório da Licenciatura em Direito ou em Solicitadoria, não devem estar incluídas na formação teórica oferecida durante os primeiros seis meses do estágio profissional. Isso teria um impacto benéfico na duração do estágio profissional. Propõe-se que a avaliação final do estágio profissional deve ser realizada por entidade independente da Ordem, que possa incluir membros da Ordem, mas que deverá incluir também outros profissionais de reconhecido mérito, como professores de Direito e magistrados, entre outros. Ao designar o júri nacional de elaboração do exame nacional de estágio a Ordem deveria tomar também em consideração essa recomendação. Propõe-se que as taxas a serem pagas no estágio devem ser estabelecidas de forma proporcional e refletir os verdadeiros custos de organização, seguindo critérios claros e transparentes que sejam tornados públicos pela Ordem.
18	Lei n.º 154/2015 "Transforma a Câmara dos Solicitadores em Ordem dos Solicitadores e dos Agentes de Execução, e aprova o respetivo Estatuto"	Art. 158º (1) (a) (b), Anexo	Qualificações académicas/estágio profissional	Podem requerer a inscrição no estágio: (a) Os titulares de uma das habilitações a que se refere a alínea a) do Art. 105º (1) que não se encontrem inscritos noutra ordem profissional; (b) Os nacionais de outro Estado membro da União Europeia ou do Espaço Económico Europeu que sejam titulares das qualificações legalmente requeridas para o acesso ao estágio, com vista ao exercício de profissão equiparada no respetivo Estado de origem.	Propõe-se que o acesso à profissão de solicitador e de agente de execução seja possível para quem seja titular de outro diploma universitário que não seja o de Direito ou o de Solicitadoria. A Ordem dos Solicitadores e dos Agentes de Execução deve colaborar com o legislador de forma a estabelecer um processo transparente, proporcional e não discriminatório de identificação de vias alternativas para a aquisição de qualificações estritamente necessárias ou adequadas para o exercício da profissão jurídica. Neste caso, podem ser exigidos aos candidatos a titularidade de um diploma pós-graduado em Direito ou em Solicitadoria ou a necessidade de obterem um curso de "conversão" (" <i>conversion course</i> "), como também o respetivo estágio profissional e aprovação no exame de avaliação da Ordem.
19	Lei n.º 154/2015 "Transforma a Câmara dos Solicitadores em Ordem dos Solicitadores e dos Agentes de Execução, e aprova o respetivo Estatuto"	Art. 163º, Anexo	Estágio profissional dos agentes de execução	Esta disposição legal estabelece os objetivos e as regras do estágio de candidatos a agentes de execução. A duração do estágio de agente de execução é de 18 meses a contar da data do pedido de inscrição, incluindo as fases de formação e avaliação. Podem requerer a inscrição no estágio os titulares de licenciatura em Direito ou em Solicitadoria. A periodicidade e o número de vagas para acesso ao estágio de agente de execução são determinados pelo conselho geral, tendo em conta a necessidade efetiva de agentes de execução para o funcionamento eficiente do sistema de justiça, ouvidos o conselho profissional e a CAAJ (Comissão para o Acompanhamento dos Auxiliares de Justiça). O exame final de estágio para agente de execução versa sobre o processo executivo e sobre os atos de competência específica do agente de execução, sendo a elaboração do exame, a definição dos critérios de avaliação, e a própria avaliação efetuados por entidade externa e independente da Ordem, selecionada por um júri constituído por um representante indicado pelo bastonário, por um representante indicado pelo conselho profissional dos agentes de execução e por um representante da CAAJ. Durante a parte prática do estágio e sob a orientação do patrono, o agente de execução estagiário pode praticar os atos de natureza executiva em processos de valor inferior à alçada dos tribunais judiciais de primeira instância, bem como os que lhe sejam expressamente delegados pelo patrono.	Propõe-se que a formação teórica do estágio profissional disponibilize crescentemente a opção de <i>e-learning</i> . Isso poderia levar a uma redução nas taxas e encargos do estágio, bem como reduzir os custos de oportunidade da necessidade de participar presencialmente nesses cursos de formação. Propõe-se que as disciplinas que fazem parte do currículo universitário obrigatório da Licenciatura em Direito ou em Solicitadoria, não devem estar incluídas na formação teórica oferecida durante os primeiros seis meses do estágio profissional. Isso teria um impacto benéfico na duração do estágio profissional.
20	Lei n.º 154/2015 "Transforma a Câmara dos Solicitadores em Ordem dos Solicitadores e dos Agentes de Execução, e aprova o respetivo Estatuto"	Art. 167º (1), Anexo	Alocação de processos a agentes de execução pela CAAJ (Comissão para o Acompanhamento	A CAAJ pode fixar, até 15 de junho de cada ano, o número máximo e espécie de processos para os quais os agentes de execução ou as sociedades que integrem podem ser designados a qualquer título, depois de ouvido o conselho profissional dos agentes de execução.	Propõe-se uma reavaliação do método de atribuição de processos a agentes de execução ou às sociedades que integrem, tendo em consideração o critério da promoção da concorrência, valorando a consideração pelo mérito profissional. Quando a CAAJ define o número máximo de procedimentos executivos que podem ser alocados a diferentes agentes de execução, a fórmula empregada, incluindo medidas de desempenho, deve levar a uma alocação de procedimentos tão semelhante quanto possível àquela que resultaria de um processo competitivo.



N.º OCDE	N.º e título do ato legislativo	Artigo	Categoria temática	Descrição da restrição à concorrência	Propostas de alteração legislativa e/ou regulatória
			dos Auxiliares de Justiça)		
21	Lei n.º 154/2015 "Transforma a Câmara dos Solicitadores em Ordem dos Solicitadores e dos Agentes de Execução, e aprova o respetivo Estatuto"	Art. 173º (1) (2), Anexo	Taxas e encargos profissionais	O agente de execução é obrigado a aplicar, na remuneração dos seus serviços, as tarifas aprovadas por portaria do membro do Governo responsável pela área da justiça, ouvida a Ordem. As tarifas previstas no número anterior podem compreender uma parte fixa, estabelecida para determinados tipos de atividade processual, e uma parte variável – regime de "two part tariffs" -, dependente da consumação dos efeitos ou dos resultados pretendidos com a atuação do agente de execução.	Propõe-se uma reavaliação sobre o atual regime de preços/tarifas para os agentes de execução - que podem ser preços fixos ou compreenderem uma parte fixa e outra variável - com vista à sua eventual substituição por um regime de preços mais competitivo, em que a defesa do interesse público permita incluir a promoção de mercados concorrenciais.
22	Lei n.º 154/2015 "Transforma a Câmara dos Solicitadores em Ordem dos Solicitadores e dos Agentes de Execução, e aprova o respetivo Estatuto"	Art. 212º (2) (4), Anexo	Propriedade/ Sociedade em sociedades de profissionais	Além de solicitadores e ou agentes de execução, podem ser sócios de sociedades de solicitadores: (a) Sociedades de solicitadores, previamente constituídas e inscritas na Ordem; (b) Organizações associativas de profissionais equiparados a solicitadores, constituídas noutro Estado membro da União Europeia cujo capital e direitos de voto caibam exclusivamente aos profissionais em causa. Este juízo de equiparação é regido: (a) Quanto a nacionais de Estados membros da União Europeia, pelo n.º 4 do artigo 1.º da Lei n.º 9/2009, de 4 de março, alterada pelas Leis n.ºs 41/2012, de 28 de agosto, e 25/2014, de 2 de maio; (b) Quanto a nacionais de países terceiros cujas qualificações tenham sido obtidas fora de Portugal, pelo regime de idade vigente.	Propõe-se que a propriedade e sociedade em sociedades profissionais de solicitadores, de agentes de execução, e de solicitadores e agentes de execução, sejam abertas a profissionais de outras áreas de atividade e a outros investidores. Propõe-se que seja permitido que profissionais de outras áreas de atividade e outros investidores possam deter a maioria do capital social de sociedades profissionais de solicitadores, de agentes de execução, e de solicitadores e agentes de execução, juntamente com a maioria dos direitos de voto.
AdC_1	Lei n.º 154/2015 "Transforma a Câmara dos Solicitadores em Ordem dos Solicitadores e dos Agentes de Execução, e aprova o respetivo Estatuto"	Art. 221º, Anexo	Propriedade/ Sociedade em sociedades profissionais/ Multidisciplinaridade e/ Gestão e administração de sociedades de profissionais	Esta disposição legal estabelece as regras quanto ao objeto, capital social, direitos de voto e administração de sociedades profissionais de agentes de execução. Assim, as sociedades profissionais de agentes de execução têm por objeto exclusivo o exercício das competências específicas de agente de execução. O capital social das sociedades profissionais de agentes de execução, assim como os direitos de voto nos respetivos órgãos sociais, devem ser exclusivamente detidos por agentes de execução, cabendo unicamente a estes integrar os órgãos de administração das referidas sociedades.	Propõe-se que a propriedade e sociedade em sociedades profissionais de solicitadores, de agentes de execução, e de solicitadores e agentes de execução, sejam abertas a profissionais de outras áreas de atividade e a outros investidores. Propõe-se que seja permitido que profissionais de outras áreas de atividade e outros investidores possam deter a maioria do capital social de sociedades profissionais de solicitadores, de agentes de execução, e de solicitadores e agentes de execução, juntamente com a maioria dos direitos de voto. Propõe-se que seja permitida uma separação entre propriedade e gestão/administração em todas as empresas destes profissionais e que a sua gestão/administração possa incluir profissionais de outras áreas de atividade. Propõe-se que a proibição da prática multidisciplinar em sociedades formadas por estes profissionais seja eliminada, particularmente no caso destas profissões jurídicas, onde o "modelo de sociedade profissional" é o único modelo permitido para a prática da profissão de forma coletiva.
23	Lei n.º 154/2015 "Transforma a Câmara dos Solicitadores em Ordem dos Solicitadores e dos Agentes de Execução, e aprova o respetivo Estatuto"	Art. 222º (3), Anexo	Incompatibilidades com o exercício da atividade	Os agentes de execução que integrem sociedades profissionais não podem ser nomeados individualmente para processos de execução.	Propõe-se que esta restrição seja revisitada, tendo em consideração a possibilidade da sua eliminação, após avaliação da sua necessidade, adequação e proporcionalidade. Propõe-se que seja tido em consideração que o interesse público deve incluir a promoção da concorrência na prestação de serviços jurídicos por profissionais liberais.
24	Lei n.º 154/2015 "Transforma a Câmara dos Solicitadores em Ordem dos Solicitadores e dos Agentes de Execução, e aprova o respetivo Estatuto"	Art. 222º (5), Anexo	Propriedade/ Sociedade em sociedades de profissionais	As sociedades profissionais de agentes de execução não podem ter outras sociedades como sócios.	Propõe-se que esta restrição seja revisitada, tendo em consideração a possibilidade da sua eliminação, após avaliação da sua necessidade, adequação e proporcionalidade. Propõe-se que seja tido em consideração que o interesse público deve incluir a promoção da concorrência na prestação de serviços jurídicos por profissionais liberais.
25	Decreto-Lei n.º 28/2000 "Confere competência para a conferência de fotocópias"	Art. 2º (1) (2)	Preços fixos	Podem certificar a conformidade de fotocópias com os documentos originais que lhes sejam apresentados para esse fim: as juntas de freguesia; o operador de serviço público de correios, CTT – Correios de Portugal, S. A.; as câmaras de comércio e indústria reconhecidas nos termos do Decreto-Lei n.º 244/92, de 29 de Dezembro; os advogados; e os solicitadores. Todas as entidades acima referidas fixam o preço que cobram pelos serviços de certificação de fotocópias que, constituindo sua receita própria, não pode exceder o preço resultante da tabela em vigor nos cartórios notariais. Nos locais de acolhimento e atendimento deve estar afixada, por forma bem visível, a tabela dos preços dos serviços de extração e certificação de fotocópias.	Propõe-se que a disposição legal seja removida.



N.º OCDE	N.º e título do ato legislativo	Artigo	Categoria temática	Descrição da restrição à concorrência	Propostas de alteração legislativa e/ou regulatória
26	Decreto-Lei n.º 76-A/2006 (versão atualizada) "Atualiza e flexibiliza os modelos de governo das sociedades anónimas, adota medidas de simplificação e eliminação de atos e procedimentos notariais e registrais e aprova o novo regime jurídico da dissolução e da liquidação de entidades comerciais"	Art. 38º (5)	Preços fixos	Quanto à competência para os reconhecimentos de assinaturas, autenticação e tradução de documentos e conferência de cópias, o montante a cobrar pelas entidades mencionadas no n.º 3, pela prestação dos serviços referidos no n.º 1, não pode exceder o valor resultante da tabela de honorários e encargos aplicável à atividade notarial exercida ao abrigo do Estatuto do Notariado, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 26/2004, de 4 de Fevereiro (novo Estatuto do Notariado aprovado pela Lei n.º 155/2015).	Propõe-se que a disposição legal seja removida.
27	Regulamento n.º 105/2014 "Regulamento do Estágio para Solicitadores"	Art. 8º; Art. 9º (1); Art. 11º; Art. 12º	Estágio profissional dos solicitadores	O Art. 8º estabelece os objetivos do primeiro período de estágio, a saber, a promoção de formação que vise o desenvolvimento teórico-prático dos conhecimentos adquiridos e relacionados com o exercício da atividade do solicitador. E aos estagiários compete frequentar as palestras e sessões formativas para que sejam convocados e efetuar os trabalhos que lhes sejam remetidos, designadamente através do sistema informático indicado pelo Conselho Geral. Quanto à frequência das sessões e regime de faltas, o Art. 9º (1) estabelece que os estagiários ficam obrigados à frequência das respetivas sessões de formação e demais trabalhos que nelas se integrem, nomeadamente seminários, conferências e ações de formação. Tal como estabelecido no Art. 11º, o exame final de estágio é realizado no fim do segundo período de estágio, e versa sobre as seguintes matérias: (a) Estatuto (da Ordem), regulamentos e deontologia, (b) Direito civil e processual civil, (c) Direito comercial, notarial e registral, (d) Direito e prática fiscal. Uma classificação negativa no exame final de estágio implica nova inscrição no curso de estágio e consequente repetição de todo o estágio. Por fim, o Art. 12º prevê várias isenções ao estágio em si e ao exame final de estágio, dependendo da profissão jurídica do candidato, dos seus anos de experiência profissional e de decisão tomada pela comissão de coordenação da formação e estágio em face do currículo apresentado pelo candidato.	Propõe-se que a formação teórica do estágio profissional disponibilize crescentemente a opção de <i>e-learning</i> . Isso poderia levar a uma redução nas taxas e encargos do estágio, bem como reduzir os custos de oportunidade da necessidade de participar presencialmente nesses cursos de formação. Propõe-se que as disciplinas que fazem parte do currículo universitário obrigatório da Licenciatura em Direito ou em Solicitadoria, não devem estar incluídas na formação teórica oferecida durante os primeiros seis meses do estágio profissional. Isso teria um impacto benéfico na duração do estágio profissional. Propõe-se que a avaliação final do estágio profissional deve ser realizada por entidade independente da Ordem, que possa incluir membros da Ordem, mas que deverá incluir também outros profissionais de reconhecido mérito, como professores de Direito e magistrados, entre outros. Ao designar o júri nacional de elaboração do exame nacional de estágio, a Ordem deveria tomar também em consideração essa recomendação.
28	Regulamento n.º 341/2017 "Regulamento de Taxas, Seguro Obrigatório e Cobrança e Isenção de Quotas"	Art. 5º e Anexo I	Taxas e encargos no estágio	Esta disposição legal estabelece os termos para pagamento das taxas de estágio de solicitador. Assim, o pagamento da taxa de inscrição no estágio pode ser feito em cinco prestações iguais. E a taxa prevista no ponto 2.2 da tabela constante do Anexo I, referente à reclamação das classificações da prova escrita do exame final de estágio, é dividida pelo número total de matérias e paga em função do número de matérias a rever, havendo devolução da taxa nos casos em que a alteração da nota inicial resulte de erro imputável ao formador corretor e em caso de deferimento da revisão da classificação da prova. O Anexo I, nos itens 2.1. a 2.12 define os valores em UC (Unidades de Conta) a pagar por diversos atos ao longo do estágio de solicitador, incluindo a inscrição no estágio e a realização de exames.	Propõe-se que todas as taxas e encargos do estágio profissional devem ser proporcionais e refletir os verdadeiros custos de organização e disponibilização dos estágios, seguindo critérios claros e transparentes que sejam tornados públicos pela Ordem dos Solicitadores e dos Agentes de Execução.
29	Regulamento n.º 786/2010 "Regulamento de Publicidade e Imagem dos Solicitadores e Agentes de Execução"	Art. 4º a Art.14º	Publicidade	Na publicidade pessoal de solicitadores estes devem respeitar: os conteúdos permitidos; os conteúdos proibidos; os suportes publicitários permitidos; os suportes publicitários proibidos. É proibido aos solicitadores a angariação de clientela, compreendida como a solicitação de clientela por contacto direto ou por interposta pessoa, com oferta de serviços definidos. Na publicidade pessoal de agentes de execução, é estabelecido que a publicidade é estritamente informativa; deve indicar a especialidade, o número do cartão profissional, os atos que pode praticar, os contactos, o horário de abertura ao público e a associação pública tutelar; os suportes de publicidade do agente de execução são escritos; e são aplicáveis aos agentes de execução todas as restrições à publicidade impostas aos solicitadores. No caso de sociedades profissionais de solicitadores, de agentes de execução, e de solicitadores e agentes de execução, as sociedades estão sujeitas à uniformização de imagem dos profissionais não constituídos em sociedade. Mediante requerimento, as Secções Regionais Deontológicas emitem parecer sobre a aplicação do presente regulamento à publicidade e imagem de solicitadores, agentes	Para além da proibição de publicidade comparativa enganosa e ilegal, já abrangida por outros textos legais, propõe-se que qualquer outra proibição ou restrição adicional à publicidade por solicitadores e por agentes de execução, ou por sociedades profissionais constituídas por estes profissionais, deverá ser removida.





N.º OCDE	N.º e título do ato legislativo	Artigo	Categoria temática	Descrição da restrição à concorrência	Propostas de alteração legislativa e/ou regulatória
				<p>de execução e as sociedades que integrem. Dos pareceres das Secções Regionais Deontológicas cabe recurso para o Conselho Superior nos termos do Estatuto da Câmara dos Solicitadores. Os pareceres emitidos são divulgados sem identificação do requerente na página na Internet da Câmara dos Solicitadores.</p> <p>O presidente da Câmara dos Solicitadores poderá interditar a publicidade de solicitador, agente de execução, ou sociedade constituída destes profissionais, que viole o disposto nos Estatuto da Câmara dos Solicitadores ou o presente regulamento, sem prejuízo de eventual procedimento disciplinar. A interdição é comunicada por correio eletrónico, por fax, ou por correio registado. A interdição da veiculação de determinada publicidade é equivalente a um parecer negativo e obriga o solicitador, o agente de execução ou a sociedade em causa, a interromper a atividade publicitária. O incumprimento da interdição constitui infração disciplinar. O Presidente da Câmara os Solicitadores pode impor aos solicitadores, agentes de execução ou sociedades destes profissionais, que tenham violado os Estatutos ou o presente regulamento de publicidade, a retificação de anúncios efetuados, a expensas próprias, nos moldes do direito de resposta. Do despacho do Presidente da Câmara cabe recurso hierárquico impróprio para o Conselho Superior.</p>	
30	Regulamento n.º 275/2011 "Regulamento do estágio de agentes de execução"	Art. 2º; Art. 3º; Art. 5º; Art. 6º; Art. 8º	Estágio profissional dos agentes de execução	<p>Estas disposições legais definem as competências do Conselho Geral da Câmara dos Solicitadores (hoje Ordem dos Solicitadores e dos Agentes de Execução) relativamente ao estágio dos solicitadores, a saber: manutenção de centros de estágio, organização e ministração do curso de formação correspondente ao primeiro período de estágio e estabelecimento de programas de formação prática durante o segundo período de estágio, sem prejuízo da delegação de funções aos Conselhos Regionais.</p> <p>Definem também as competências da entidade externa e independente, nomeadamente ser responsável pela elaboração, realização e avaliação do exame anónimo de admissão a estágio, bem como ser responsável por um conjunto de tarefas em matéria de admissão a exame anónimo nacional de admissão a estágio. Entre estas tarefas está a aprovação do Regulamento de Avaliação, a graduação dos candidatos a estágio de acordo com a classificação final no exame de admissão, e a entrega ao Conselho Geral da Câmara dos Solicitadores e à Comissão para a Eficácia das Execuções a lista dos candidatos admitidos e dos não admitidos ao estágio de agente de execução, com a respetiva graduação.</p> <p>Sobre a inscrição no estágio de agente de execução, são admitidos os candidatos que preenchem os requisitos impostos no Estatuto da Câmara dos Solicitadores e que se inscrevem no respetivo Conselho Geral no prazo de 10 dias a contar da data da afixação da lista graduada dos candidatos admitidos. E ainda, a inscrição depende do pagamento prévio de uma taxa definida em regulamento da Câmara dos Solicitadores (hoje Ordem dos Solicitadores e dos Agentes de Execução).</p>	<p>Propõe-se que a formação teórica do estágio profissional disponibilize crescentemente a opção de <i>e-learning</i>. Isso poderia levar a uma redução nas taxas e encargos do estágio, bem como reduzir os custos de oportunidade da necessidade de participar presencialmente nesses cursos de formação.</p> <p>Propõe-se que as disciplinas que fazem parte do currículo universitário obrigatório da Licenciatura em Direito ou em Solicitoria, não devem estar incluídas na formação teórica oferecida durante os primeiros seis meses do estágio profissional. Isso teria um impacto benéfico na duração do estágio profissional.</p> <p>Propõe-se que as avaliações durante o estágio profissional deverão ser realizadas por entidade independente da Ordem, que possa incluir membros da Ordem, mas que deverá incluir também outros profissionais de reconhecido mérito, como professores de Direito e magistrados, entre outros. Assim, ao designar o júri nacional de elaboração do exame nacional de estágio, a Ordem deverá tomar também em consideração essa recomendação.</p> <p>Propõe-se que as taxas a serem pagas no estágio devem ser estabelecidas de forma proporcional e refletir os verdadeiros custos de organização, seguindo critérios claros e transparentes que sejam tornados públicos pela Ordem.</p>
31	Regulamento n.º 275/2011 "Regulamento do estágio de agentes de execução"	Art. 16º (1) (b); Art. 20º (b)	Estágio profissional dos agentes de execução	<p>Constituem, ainda deveres do agente de execução estagiário durante o segundo período de estágio, entre outros, a realização de 100 intervenções em procedimentos judiciais. Consideram-se como intervenções para este efeito os atos e as diligências processuais, no mesmo ou em vários processos, desde que possam ser devidamente comprovadas por meio idóneo. O patrono fica vinculado ao cumprimento de vários deveres, entre os quais confiar ao agente de execução estagiário a prática de atos de natureza executiva, num mínimo de 30 processos, até ao valor da alçada da primeira instância, para que este os trâmite sob sua orientação, nos seguintes termos: (i) Os processos de natureza executiva, devem ser de número igual ou superior a 25; (ii) A prática de atos e diligências não se deve circunscrever a uma única fase do processo executivo.</p>	<p>Propõe-se que sejam revisitados, à luz dos princípios da necessidade, adequação e proporcionalidade, os requisitos quantitativos referentes à realização de 100 intervenções em procedimentos judiciais e à prática de atos de natureza executiva, no sentido de avaliar a sua diminuição.</p>
32	Regulamento n.º 275/2011 "Regulamento do estágio de agentes de execução"	Art. 22º; Art. 23º	Estágio profissional dos agentes de execução	<p>O agente de execução estagiário é sujeito a uma avaliação final que inclui uma avaliação escrita e uma avaliação oral, bem como à submissão de relatórios levados a cabo nas atividades das duas fases do estágio.</p>	<p>Propõe-se que seja reavaliada a necessidade, adequação e proporcionalidade do exame final escrito, no sentido da possibilidade da sua eliminação.</p>



N.º OCDE	N.º e título do ato legislativo	Artigo	Categoria temática	Descrição da restrição à concorrência	Propostas de alteração legislativa e/ou regulatória
33	Regulamento n.º 202/2015 "Código deontológico dos solicitadores e dos agentes de execução"	Art. 8º (1) (2) (3) (5)	Publicidade	Sobre informação e publicidade, esta disposição legal estabelece que: a publicidade dos solicitadores e dos agentes de execução é meramente informativa; o solicitador e o agente de execução podem divulgar a sua atividade profissional de forma objetiva, verdadeira e digna, no rigoroso respeito dos deveres deontológicos, do segredo profissional e das normas legais sobre publicidade e concorrência. E estabelece o que se entende por informação objetiva. São estabelecidos como atos ilícitos de publicidade os seguintes: (a) A colocação de conteúdos persuasivos, ideológicos, de auto engrandecimento e de comparação; (b) A promessa ou indução da produção de resultados; (c) A prestação de informações erróneas ou enganosas; (d) A menção a título académico ou a curso que não seja certificado. As disposições constantes do Art. 8º são aplicáveis ao exercício de qualquer das atividades profissionais, independentemente de serem exercidas a título individual ou em sociedade, nomeadamente no que refere a atos ilícitos de publicidade.	Para além da proibição de publicidade comparativa enganosa e ilegal, já abrangida por outros textos legais, propõe-se que qualquer outra proibição ou restrição adicional à publicidade por solicitadores e por agentes de execução, ou por sociedades profissionais constituídas por estes profissionais, deverá ser removida.
34	Regulamento n.º 1108/2016 "Aprova o regulamento de estágio para solicitadores"	Art. 1º (1)	Estágio profissional dos solicitadores	Incumbe à Ordem, no exercício das suas atribuições, estabelecer um modelo de estágio que prima pela excelência e exigência científicas, pedagógicas e profissionais, tendo em vista a preparação adequada dos associados estagiários e o desempenho competente e responsável dos atos próprios enquanto futuros solicitadores.	Propõe-se que a formação teórica do estágio profissional disponibilize crescentemente a opção de <i>e-learning</i> . Isso poderia levar a uma redução nas taxas e encargos do estágio, bem como reduzir os custos de oportunidade da necessidade de participar presencialmente nesses cursos de formação. Propõe-se que as disciplinas que fazem parte do currículo universitário obrigatório da Licenciatura em Direito ou em Solicitadoria, não devem estar incluídas na formação teórica oferecida durante os primeiros seis meses do estágio profissional. Isso teria um impacto benéfico na duração do estágio profissional. Propõe-se que a avaliação final do estágio profissional deve ser realizada por entidade independente da Ordem, que possa incluir membros da Ordem, mas que deverá incluir também outros profissionais de reconhecido mérito, como professores de Direito e magistrados, entre outros. Ao designar o júri nacional de elaboração do exame nacional de estágio, a Ordem deveria tomar também em consideração essa recomendação. Propõe-se que as taxas a serem pagas no estágio devem ser estabelecidas de forma proporcional e refletir os verdadeiros custos de organização, seguindo critérios claros e transparentes que sejam tornados públicos pela Ordem.
35	Regulamento n.º 1108/2016 "Aprova o regulamento de estágio para solicitadores"	Art. 1º (2); Art. 2º; Art. 3º	Estágio profissional dos solicitadores	O estágio terá a duração máxima de dezoito meses a contar da data do pedido de inscrição, incluindo as fases de formação e avaliação, nos termos do Art. 156º (1) do EOSAE (Lei n.º 154/2015). O primeiro período de estágio tem a duração máxima de seis meses e corresponde à fase de formação, que visa o aprofundamento e o desenvolvimento teórico-prático dos conhecimentos já adquiridos no percurso académico dos estagiários e que se relacionam especialmente com o exercício da atividade profissional. Neste primeiro período de estágio, o estagiário deve frequentar sessões formativas, seminários, conferências e colóquios e realizar os trabalhos e relatórios que sejam determinados pela comissão de coordenação de estágio, utilizando, para o efeito, a plataforma informática de apoio ao estágio. O segundo período de estágio tem a duração máxima de doze meses, sendo que, neste período, o patrono formador é o principal responsável pela formação do estagiário, que privilegia a integração deste no exercício concreto da atividade profissional. Neste segundo período de estágio podem ocorrer, exceionalmente, ações formativas se a comissão de coordenação de estágio entender serem justificadas, nomeadamente, no caso de alterações legislativas relevantes.	Propõe-se que a formação teórica do estágio profissional disponibilize crescentemente a opção de <i>e-learning</i> . Isso poderia levar a uma redução nas taxas e encargos do estágio, bem como reduzir os custos de oportunidade da necessidade de participar presencialmente nesses cursos de formação. Propõe-se que as disciplinas que fazem parte do currículo universitário obrigatório da Licenciatura em Direito ou em Solicitadoria, não devem estar incluídas na formação teórica oferecida durante os primeiros seis meses do estágio profissional. Isso teria um impacto benéfico na duração do estágio profissional.
36	Regulamento n.º 1108/2016 "Aprova o regulamento de estágio para solicitadores"	Art. 12º (1) a (5)	Estágio profissional dos solicitadores	Esta disposição legal estabelece as regras para aprovação no estágio e no exame final. Assim, e sem prejuízo dos outros requisitos estatutários para a inscrição de solicitadores na Ordem, os estagiários devem obter aprovação no estágio, assim como no respetivo exame final. As provas de avaliação são de âmbito nacional. Estabelece também a natureza do exame final de estágio.	Propõe-se que o processo de avaliação final do estágio profissional, incluindo do exame final, deverá ser realizado por entidade independente da Ordem, que possa incluir membros da Ordem, mas que deverá incluir também outros profissionais de reconhecido mérito, como professores de Direito e magistrados, entre outros.
37	Regulamento n.º 1108/2016 "Aprova o regulamento de estágio para solicitadores"	Art. 13º	Estágio profissional dos solicitadores	Esta disposição legal estabelece que a reprovação no estágio ou no exame final de estágio implicam nova inscrição e a repetição integral do estágio.	Propõe-se uma reavaliação desta disposição legal, no sentido de ser aferida a proporcionalidade da medida, e consideradas alternativas, para quando ocorra uma reprovação no exame final do estágio tal não implique necessariamente nova inscrição e a repetição integral do estágio.



N.º OCDE	N.º e título do ato legislativo	Artigo	Categoria temática	Descrição da restrição à concorrência	Propostas de alteração legislativa e/ou regulatória
38	Regulamento n.º 1108/2016 "Aprova o regulamento de estágio para solicitadores"	Art. 17º; Art. 18º; Art. 19º; Art. 21º (1) (2) (3)	Estágio profissional dos solicitadores	Os Art.s 17º a 19º definem a estrutura orgânica do estágio e as competências dos órgãos do estágio, a saber: o Conselho Geral da Ordem; os Conselhos Regionais e as Delegações Distritais da Ordem; o Provedor da Ordem (ainda inexistente); a Comissão de Coordenação do Estágio. O Art. 21º (1) (2) (3), sobre o processo de avaliação, estabelece que: as componentes do exame final de estágio, prova escrita e oral, são integradas pelas matérias referentes aos conteúdos programáticos definidos em cada estágio, designadamente, os que correspondem aos temas das sessões formativas, dos estudos de caso e dos trabalhos e relatórios solicitados aos estagiários. As matérias são determinadas pela comissão de coordenação de estágio no início de cada estágio. A composição, distribuição e atribuição dos júris das provas orais é da competência da comissão de coordenação de estágio.	Propõe-se que a formação teórica do estágio profissional disponibilize crescentemente a opção de <i>e-learning</i> . Isso poderia levar a uma redução nas taxas e encargos do estágio, bem como reduzir os custos de oportunidade da necessidade de participar presencialmente nesses cursos de formação. Propõe-se que as disciplinas que fazem parte do currículo universitário obrigatório da Licenciatura em Direito ou em Solicitadoria, não devem estar incluídas na formação teórica oferecida durante os primeiros seis meses do estágio profissional. Isso teria um impacto benéfico na duração do estágio profissional. Propõe-se que o processo de avaliação final do estágio profissional, incluindo do exame final, deverá ser realizado por entidade independente da Ordem, que possa incluir membros da Ordem, mas que deverá incluir também outros profissionais de reconhecido mérito, como professores de Direito e magistrados, entre outros.
39	Regulamento n.º 1108/2016 "Aprova o regulamento de estágio para solicitadores"	Art. 33º (5) (6)	Estágio profissional dos solicitadores	Esta disposição legal introduz uma norma transitória relativa às taxas a serem pagas pelos solicitadores estagiários. Enquanto não for aprovada no regulamento respetivo, a taxa de inscrição no estágio para solicitadores é de 9,5 unidades de conta (UC) e o pagamento pode ser feito em cinco prestações iguais. Enquanto não forem aprovadas no regulamento respetivo, são ainda devidas: (a) Uma taxa de 1 UC pela reclamação das classificações da prova escrita do exame final de estágio, dividida pelo número total de matérias, paga em função do número de matérias a rever, havendo devolução da taxa apenas nos casos em que a alteração da nota inicial resulte de erro imputável ao formador corretor; (b) Uma taxa de 1,5 UC pela realização da segunda época da prova escrita do exame final de estágio, salvo se o estagiário faltar justificadamente à primeira época e requerer nova prova; (c) Uma taxa de 1 UC pela realização da segunda época da prova oral do exame final de estágio, salvo se o estagiário faltar justificadamente à primeira época da prova oral e requerer nova prova; (d) Uma taxa de 1,5 UC pela realização de época especial de prova de avaliação requerida nos termos do Art. 14º, sem prejuízo do disposto nas duas alíneas anteriores; (e) Uma taxa de 0,0025 UC por página pela reprodução ou digitalização das provas escritas de avaliação ou das atas das provas orais, para efeitos de consulta; (f) Uma taxa de 3 UC pela realização dos exames efetuados ao abrigo do Art. 28º (3); (g) Uma taxa de 1,5 UC pela realização de uma eventual segunda época da prova escrita prevista no Art. 28º (4); (h) Uma taxa de 0,5 UC pela alteração do patrono formador e respetiva emissão de um novo cartão de estagiário, sempre que a mesma se deva a facto respeitante ao estagiário. Note-se que no Estágio para Solicitadores 2017/2018 (ver informação disponível no site da Ordem), a concluir em 30 Junho 2018, a taxa de inscrição no estágio era de EUR 969,00, podendo ser paga em cinco prestações de EUR 193,80, sendo a 1.ª prestação devida no ato da inscrição.	Propõe-se que as taxas a serem pagas pelo solicitador estagiário durante o seu estágio, sejam estabelecidas de forma proporcional e reflitam os verdadeiros custos de organização, seguindo critérios claros e transparentes que sejam tornados públicos pela Ordem.
40	Portaria n.º 9/2013 "Regulamenta vários aspetos do Procedimento Especial de Despejo"	Art. 22º (2) (b)	Barreira geográfica	Sobre a designação do agente de execução ou notário competente para proceder à desocupação do locado, o requerente deve, nos termos do disposto no Art. 15.º-B (2) (j) da Lei n.º 6/2006, de 27 de fevereiro, designar, no requerimento de despejo, o agente de execução ou o notário competente para proceder à desocupação do locado. A designação referida só pode ser efetuada de entre os agentes de execução ou notários que tenham manifestado vontade de participar no procedimento especial de despejo e que, no caso dos agentes de execução, tenham domicílio profissional no concelho do imóvel a desocupar ou nos concelhos confinantes.	Propõe-se que o requerente tenha a liberdade de designar no requerimento de despejo, um agente de execução, competente para proceder à desocupação do locado, que tenha domicílio profissional em qualquer concelho do País, assumindo que esse agente de execução cumprirá todas as tarefas que lhe sejam incumbidas para o cumprimento cabal do processo de desocupação do locado.
41	Portaria n.º 282/2013 (alterada pela Portaria n.º 349/2015) "Regulamenta vários aspetos das ações executivas cíveis"	Art. 50º; Art. 51º	Taxas e encargos profissionais	Estas disposições legais estabelecem as regras a serem observadas quanto ao pagamento de honorários aos agentes de execução no âmbito das ações executivas cíveis, e aos termos em que esse pagamento é efetuado. Assim, o agente de execução tem direito a ser remunerado pela tramitação dos processos, atos praticados ou procedimentos realizados de acordo com os valores fixados na tabela do anexo VII da presente portaria, os quais incluem a realização dos atos necessários com os limites nela previstos. E, sem prejuízo do disposto nos números seguintes, os honorários referidos são pagos ao agente de execução no termo do processo ou procedimento, ou quando seja celebrado entre as partes acordo de pagamento em prestações. Nas execuções para entrega de coisa certa e para prestação de facto, os honorários são	Propõe-se que seja efetuada uma reavaliação sobre o atual regime de preços fixos cobrados por atos jurídicos praticados por agentes de execução no âmbito de ações executivas cíveis, com vista à sua eventual substituição por um regime de preços que inclua a promoção de mercados concorrenciais.



N.º OCDE	N.º e título do ato legislativo	Artigo	Categoria temática	Descrição da restrição à concorrência	Propostas de alteração legislativa e/ou regulatória
				pagos imediatamente antes da entrega da coisa devida ou da prestação do facto. Quando a entrega da coisa ou a prestação do facto não sejam realizados por facto não imputável ao agente de execução, apenas é devido o pagamento de 1 UC (Unidade de Conta processual; atualmente 1 UC = EUR 102 - ver Art. 178º da Lei n.º 114/2017, de 29 de dezembro), a qual acresce ao montante da provisão inicialmente paga.	
42	Portaria n.º 282/2013 (alterada pela Portaria n.º 349/2015) "Regulamenta vários aspetos das ações executivas cíveis"	Anexos VI, VII e VIII	Taxas e encargos profissionais	O Anexo VI estabelece os valores, em UC, das Provisões (valores sujeitos a Imposto de Valor Acrescentado (IVA) à taxa legal em vigor) nas várias fases do processo executivo para pagamento de quantia certa, e nas fases do processo executivo para entrega de coisa certa ou para prestação de facto. O Anexo VII estabelece as remunerações fixas em UC (valores sujeitos a Imposto de Valor Acrescentado (IVA) à taxa legal em vigor), para os diferentes atos e procedimentos em: Processos executivos para pagamento de quantia certa; Processos executivos para entrega de coisa certa ou para prestação de facto; Processos declarativos; Procedimentos cautelares de arresto e arrolamento; e em outros atos. O Anexo VII, estabelece o valor da remuneração adicional do agente de execução, em processos executivos para pagamento de quantia certa, destinado a premiar a eficácia e eficiência da recuperação ou garantia de créditos na execução nos termos do Art. 22º (referente à duração do leilão eletrónico de bens penhorados). Este valor da remuneração adicional é calculado com base nas taxas marginais constantes da Tabela que integra este Anexo. A Tabela relaciona o valor recuperado ou garantido, o momento em que o valor é recuperado ou garantido, e as taxas percentuais aplicáveis. Assim, estas taxas marginais variam em função do momento processual em que o valor foi recuperado ou garantido e da existência, ou não, de garantia real sobre os bens penhorados ou a penhorar.	Propõe-se que seja efetuada uma reavaliação sobre o atual regime de preços fixos cobrados por atos jurídicos praticados por agentes de execução no âmbito de ações executivas cíveis, com vista à sua eventual substituição por um regime de preços que inclua a promoção de mercados concorrenciais.
43	Aviso n.º 5523-A/2016 "Projeto com vista à fixação do número máximo de processos executivos a designar a agentes de execução e sociedades de agentes de execução"	Art. 1º; Art. 2º; Art. 3º; Art. 6º	Alocação de processos a agentes de execução pela CAAJ (Comissão para o Acompanhamento dos Auxiliares de Justiça)	Estas disposições estabelecem as regras de alocação de processos de execução para os quais os agentes de execução podem ser designados, quer individualmente quer em sociedades profissionais. Seguem determinadas fórmulas aritméticas e incluem indicadores de desempenho e respetiva valoração a ter em conta na fixação do número máximo de processos de execução. A CAAJ (Comissão para o Acompanhamento dos Auxiliares da Justiça) é responsável pelo acompanhamento, fiscalização e disciplina dos auxiliares da justiça, nomeadamente os agentes de execução (vide Art. 1º (1) (2) da Lei n.º 77/2013, de 21 de novembro). O Art. 167º (1) do Estatuto da Ordem dos Solicitadores e dos Agentes de Execução atribui à CAAJ, depois de ouvido o conselho profissional dos agentes de execução, a possibilidade de, até 15 de junho de cada ano, fixar o número máximo e espécie de processos para os quais os agentes de execução ou as sociedades que integrem podem ser designados.	Propõe-se uma reavaliação do método de atribuição de processos a agentes de execução ou às sociedades que integrem, tendo em consideração o critério da promoção da concorrência, valorando a consideração pelo mérito profissional. Quando a CAAJ define o número máximo de procedimentos executivos que podem ser alocados a diferentes agentes de execução, a fórmula empregada, incluindo medidas de desempenho, deve levar a uma alocação de procedimentos tão semelhante quanto possível àquela que resultaria de um processo competitivo.
44	Aviso n.º 7530-A/2016 "Regras para a fixação do número máximo de processos para que podem ser designados os agentes de execução ou as sociedades que integrem"	Art. 1º; Art. 2º; Art. 3º	Alocação de processos a agentes de execução pela CAAJ (Comissão para o Acompanhamento dos Auxiliares de Justiça)	Estas disposições estabelecem as regras de alocação de processos de execução para os quais os agentes de execução podem ser designados, quer individualmente quer em sociedades profissionais. Seguem determinadas fórmulas aritméticas e incluem indicadores de desempenho e respetiva valoração a ter em conta na fixação do número máximo de processos de execução. A CAAJ (Comissão para o Acompanhamento dos Auxiliares da Justiça) é responsável pelo acompanhamento, fiscalização e disciplina dos auxiliares da justiça, nomeadamente os agentes de execução (vide Art. 1º (1) (2) da Lei n.º 77/2013, de 21 de novembro). O Art. 167º (1) do Estatuto da Ordem dos Solicitadores e dos Agentes de Execução atribui à CAAJ, depois de ouvido o conselho profissional dos agentes de execução, a possibilidade de, até 15 de junho de cada ano, fixar o número máximo e espécie de processos para os quais os agentes de execução ou as sociedades que integrem podem ser designados.	Propõe-se uma reavaliação do método de atribuição de processos a agentes de execução ou às sociedades que integrem, tendo em consideração o critério da promoção da concorrência, valorando a consideração pelo mérito profissional. Quando a CAAJ define o número máximo de procedimentos executivos que podem ser alocados a diferentes agentes de execução, a fórmula empregada, incluindo medidas de desempenho, deve levar a uma alocação de procedimentos tão semelhante quanto possível àquela que resultaria de um processo competitivo.



## **II.6. Propostas de alteração do quadro legislativo e regulatório de profissões liberais autorreguladas: profissões técnicas e científicas**

As profissões técnicas e científicas autorreguladas são profissões que têm em comum o facto de exigirem, simultaneamente, um conhecimento científico específico, competências práticas e métodos operacionais que os profissionais em causa aplicam no exercício das respetivas profissões em áreas como as áreas da construção, das comunicações, da indústria e dos transportes. No âmbito do presente relatório essas profissões incluem as profissões de arquiteto, engenheiro e engenheiro técnico. Estas três profissões são representadas pelas seguintes três associações profissionais, respetivamente: a Ordem dos Arquitetos, a Ordem dos Engenheiros e a Ordem dos Engenheiros Técnicos.

A atividade desenvolvida pelos arquitetos, engenheiros e engenheiros técnicos e, como tal, o quadro legislativo e regulatório aplicável nesse âmbito encontra-se estreitamente ligado a questões de segurança e de ambiente. De facto, os riscos para a segurança pública e para o ambiente são de tal forma relevantes que constituem o principal motivo para regular as profissões em causa.

As profissões técnicas e científicas autorreguladas contribuem de forma substancial para a economia Portuguesa. Em 2015, as atividades de arquitetura e de engenharia e técnicas afins, diretamente, geraram um valor acrescentado bruto (VAB) de EUR 836,25 milhões<sup>130</sup>, tendo sido responsáveis diretas por 0,5% do Produto Interno Bruto (PIB)<sup>131</sup>, e empregaram 44.663 indivíduos<sup>132</sup>. Contudo, a contribuição total das profissões técnicas e científicas autorreguladas para a economia Portuguesa não é limitada a esses valores, uma vez que deve ser tomada em consideração nesse contexto a totalidade da cadeia de produção dos serviços disponibilizados no âmbito das mesmas<sup>133</sup>.

No mesmo ano, os serviços de arquitetura e os serviços de engenharia e técnicas afins prestados às empresas alcançaram o valor de EUR 1.723,9 milhões, representando cerca de 16,6% do valor total dos serviços prestados às empresas<sup>134</sup>.

Essa importância das profissões técnicas e científicas autorreguladas decorre, em particular, do facto de as mesmas serem essenciais para o desenvolvimento de atividades económicas cuja contribuição direta para a economia Portuguesa é fundamental, em particular de atividades nas áreas da construção, das comunicações, da indústria e dos transportes.

Assim, é expectável que o desenvolvimento económico, social e ambiental de Portugal seja efetivamente estimulado pela adoção de um quadro legislativo e regulatório que promova a concorrência nas profissões de arquiteto, engenheiro e engenheiro técnico e, desse modo, aumente a eficiência das mesmas.

A esse propósito, é de notar que as profissões em causa são essencialmente reguladas por um quadro legislativo e regulatório comum a todas as profissões autorreguladas, cujo principal objetivo é definir a uniformidade dos princípios subjacentes à autorregulação e, em particular, limitar os potenciais efeitos negativos decorrentes da capacidade das Ordens de Profissionais de definirem as regras, as condições, os princípios e os procedimentos aplicáveis no âmbito das respetivas profissões. Nesse contexto, são de destacar: (i) a Lei nº 2/2013, que estabelece o regime jurídico aplicável à criação, à organização e ao funcionamento de associações públicas profissionais<sup>135</sup>; e (ii) a Lei nº 53/2015, que estabelece o regime jurídico aplicável à constituição e ao funcionamento das sociedades de profissionais sujeitas a Ordens de Profissionais.

<sup>130</sup> Fonte: INE (“valor acrescentado bruto (€) das empresas por atividade económica (subclasse - CAE Rev. 3) e escalão de pessoal ao serviço”, acedido em 04.06.2018).

<sup>131</sup> Fontes: (i) INE (“valor acrescentado bruto (€) das empresas por atividade económica (subclasse - CAE Rev. 3) e escalão de pessoal ao serviço”, acedido em 04.06.2018); e (ii) OCDE (“GDP”, acedido em 12.12.2017).

<sup>132</sup> Fonte: INE (“pessoal ao serviço (nº) das empresas por atividade económica (subclasse - CAE Rev. 3) e escalão de pessoal ao serviço”, acedido em 04.06.2018).

<sup>133</sup> A mesma inclui uma diversidade ampla de serviços, como a produção de moldes técnicos e o fabrico de materiais.

<sup>134</sup> Fonte: INE (“Serviços Prestados às Empresas”, acedidos em 05.2018). Os serviços considerados são os serviços correspondentes aos códigos CAE 7111 (atividades de arquitetura) e CAE 7112 (atividades de engenharia e técnicas afins).

<sup>135</sup> Doravante designadas “Ordens de Profissionais”.



O Projeto analisou 89 diplomas Portugueses aplicáveis às profissões de arquiteto, engenheiro e engenheiro técnico e considerou que 71 das normas integrantes potencialmente prejudicariam a concorrência nas profissões em causa, tendo efetuado 68 recomendações nesse âmbito.

É de realçar que várias dessas barreiras à concorrência (como as que se prendem com a função de autorregulação da Ordem de Profissionais, a exigência de título profissional, a reserva de atividades, a exigência de qualificações académicas específicas, a exigência de realização de estágio profissional características específicas, as restrições à propriedade, à gestão e à administração de sociedades de profissionais e à multidisciplinaridade nas mesmas) são comuns às três profissões em causa, pelo que as respetivas recomendações são, de forma concordante, idênticas entre essas profissões.

O Projeto estimou que a implementação completa de todas as recomendações geraria um aumento anual do excedente do consumidor de EUR 8,66 milhões<sup>136</sup> a EUR 44,17 milhões<sup>137</sup>, decorrente da melhoria do contexto operacional das profissões de arquiteto, engenheiro e engenheiro técnico em Portugal e da consequente diminuição dos preços praticados por estes serviços.

O presente capítulo tem como objetivo a apresentação de propostas específicas de alteração do quadro legislativo e regulatório Português aplicável às profissões de arquiteto, engenheiro e engenheiro técnico baseadas nas recomendações efetuadas pelo Projeto no âmbito do mesmo. Essas propostas encontram-se agrupadas nas seguintes matérias: (i) profissão de arquiteto, objeto do capítulo II.6.1; (ii) profissão de engenheiro, objeto do capítulo II.6.2; e (iii) profissão de engenheiro técnico, objeto do capítulo II.6.3.

---

<sup>136</sup> Assumindo um impacto provável nos preços de -0,5% e uma elasticidade da procura de 2,00.

<sup>137</sup> Assumindo um impacto provável nos preços de -2,5% e uma elasticidade da procura de 2,00.



## II.6.1. Arquitetos

Os arquitetos são indivíduos que detêm conhecimentos científicos e práticos vocacionados especificamente para o planeamento, a conceção e a fiscalização da construção de edifícios e do respetivo espaço envolvente.

Em Portugal, os indivíduos que exercem a profissão de arquiteto são representados pela Ordem dos Arquitetos<sup>138</sup>, que também regula a profissão em causa<sup>139</sup>. Essa entidade tem por fim assegurar o correto ordenamento do território, a qualidade do urbanismo, a defesa e a promoção da paisagem, do património edificado, do ambiente e da qualidade de vida e o direito à arquitetura<sup>140</sup>.

Nesse contexto, é de destacar que apenas os arquitetos inscritos na Ordem dos Arquitetos podem praticar os atos reservados à respetiva profissão<sup>141</sup>, que incluem a elaboração ou apreciação dos estudos, projetos e planos de arquitetura<sup>142</sup>. Adicionalmente, os arquitetos podem intervir em estudos, projetos, planos e atividades no âmbito das atividades de consultoria, gestão, fiscalização e direção de obras, planificação, coordenação e avaliação relacionadas com a edificação, o urbanismo, a conceção e o desenho do quadro espacial da vida da população<sup>143</sup>.

Em 18.09.2017, 23.396 arquitetos encontravam-se inscritos na Ordem dos Arquitetos<sup>144</sup>.

De acordo com o indicador sobre a restritividade da regulação aplicável a profissões desenvolvido pela Comissão Europeia (CE)<sup>145</sup>, em 11.2016, Portugal era o quarto país da UE com mais restrições no âmbito do acesso à e do exercício da profissão de arquiteto<sup>146</sup>.

### Diplomas legais objeto de propostas de alteração legislativa e regulamentar específicas (Cf. Anexo 6)

- Lei nº 41/2015, de 3 de junho, que estabelece as regras, as condições, os princípios e os procedimentos aplicáveis no âmbito do exercício da atividade de construção;
- Lei nº 58/2013, de 20 de agosto, que determina os requisitos necessários para aceder às e exercer as atividades de perito qualificado para a certificação energética e de técnico de instalação e manutenção de edifícios e sistemas;
- Lei nº 31/2009, de 3 de julho, alterada pela Lei nº 40/2015, de 1 de junho, que determina as qualificações profissionais necessárias para elaborar e subscrever projetos de arquitetura, engenharia ou paisagismo e fiscalizar e dirigir as obras de execução dos mesmos e dos deveres dos indivíduos que realizam essas atividades;
- Decreto-Lei nº 266-B/2012, de 31 de dezembro, que estabelece as regras, as condições, os princípios e os procedimentos aplicáveis no âmbito da determinação do nível de conservação de prédios urbanos e frações autónomas para os efeitos previstos no âmbito do arrendamento urbano, da reabilitação urbana e da conservação do edificado;
- Decreto-Lei nº 176/98, de 3 de julho, alterado pela Lei nº 113/2015, de 28 de agosto, que publica o Estatuto da Ordem dos Arquitetos;
- Decreto-Lei nº 39600, de 3 de abril de 1954, alterado pelo Decreto-Lei nº 39847, de 8 de outubro de 1954, que determina as qualificações profissionais necessárias para assinar projetos de construções ou reconstruções importantes em zonas de proteção;

<sup>138</sup> Cf. Estatuto da Ordem dos Arquitetos, publicado no Decreto-Lei nº 176/98, cit. *supra*, artigo 1º.

<sup>139</sup> Cf. Estatuto da Ordem dos Arquitetos, cit. *supra*, artigo 3º, n.º 2.

<sup>140</sup> Cf. Estatuto da Ordem dos Arquitetos, cit. *supra*, artigo 3º, n.º 1.

<sup>141</sup> Cf. Estatuto da Ordem dos Arquitetos, cit. *supra*, artigo 44º, n.º 1.

<sup>142</sup> Cf. Estatuto da Ordem dos Arquitetos, cit. *supra*, artigo 44º, n.º 2.

<sup>143</sup> Cf. Estatuto da Ordem dos Arquitetos, cit. *supra*, artigo 44º, n.º 3.

<sup>144</sup> Fonte: Ordem dos Arquitetos (comunicação de 18.09.2017).

<sup>145</sup> O objetivo desse indicador é avaliar o encargo total (e, por isso, acumulado) que as diversas restrições aplicáveis ao acesso às e ao exercício das profissões em causa impõe aos respetivos profissionais e, conseqüentemente, à sociedade e à economia. Para tal, o indicador em questão toma em consideração: (i) a abordagem regulatória adotada, associada à eventual existência de títulos profissionais e de reserva de atividades; (ii) os eventuais requisitos de acesso, incluindo requisitos relativos às qualificações académicas e profissionais e à relação com as Ordens de Profissionais; e (iii) os eventuais requisitos de exercício, incluindo requisitos relativos à propriedade e à gestão de sociedades de profissionais e à multidisciplinaridade nas mesmas e à incompatibilidade de atividades.

<sup>146</sup> Cf. "Communication from the European Commission on reform recommendations for regulation in professional services".



- Decreto-Lei nº 23:511, de 26 de janeiro de 1934, que determina as qualificações profissionais necessárias para elaborar projetos de abastecimento de água e de construção de redes de esgoto e projetos de obras de melhoramentos urbanos e rurais;
- Regulamento nº 336/2016, de 30 de março, que estabelece os princípios deontológicos e procedimento disciplinar aplicáveis aos arquitetos;
- Regulamento nº 322/2016, de 29 de março, que estabelece as regras, as condições, os princípios e os procedimentos aplicáveis no âmbito da constituição e do funcionamento das sociedades de arquitetos;
- Tabela de taxas e emolumentos cobrados pela Ordem dos Arquitetos em 2016, que determina as taxas e os emolumentos a cobrar pela Ordem dos Arquitetos pela prestação de serviços em 2016.

### *Propostas-chave de alteração legislativa e/ou regulamentar*

#### **Funções de autorregulação da Ordem de Profissionais**

O Estatuto da Ordem dos Arquitetos<sup>147</sup> determina que essa Ordem de Profissionais, no exercício dos seus poderes públicos, desempenha os seguintes dois tipos de funções: no âmbito da representação dos arquitetos perante outros indivíduos e entidades; e no âmbito da regulação da profissão de arquiteto.

Consequentemente, a profissão de arquiteto, em particular o acesso à mesma e o respetivo exercício, é regulada pelos Estatutos, aprovados pelo legislador, e por regulamentos adotados pela Ordem, em função dos poderes atribuídos pelo legislador. A sua implementação é feita pelos próprios profissionais em causa, uma vez que os órgãos dirigentes da Ordem dos Arquitetos são compostos exclusivamente por membros da Ordem.

O exercício da profissão de arquiteto exige qualificações académicas e profissionais com um elevado grau de especificidade. O Estado e a sociedade reconhecem que são os próprios profissionais que detêm conhecimentos fundamentais para a identificação e a avaliação dos modelos alternativos de regulação da respetiva profissão e para a decisão sobre qual dos mesmos deve ser implementado, tomando em consideração, em particular, as necessidades dos arquitetos e, também, as necessidades dos consumidores.

Contudo, a mesma situação pode levar à adoção de medidas legislativas e autorregulatórias que, acima de tudo, pretendam salvaguardar os interesses dos arquitetos inscritos na Ordem dos Arquitetos, em detrimento do interesse público, podendo, inclusive, ser restritivas da concorrência. Essas medidas podem consistir, em particular: na fixação de condições de transação, em particular dos preços, aplicáveis aos serviços disponibilizados pelos arquitetos; no estabelecimento de requisitos de acesso à profissão de arquiteto, em particular relativos às qualificações académicas e profissionais mínimas necessárias para exercer a mesma, que não sejam devidamente fundamentados e adequados ao objetivo de política pública subjacente; mas também, na determinação de restrições à propriedade, à gestão e à multidisciplinariedade; e restrições na análise de queixas relativas a serviços prestados por arquitetos apresentadas por consumidores e na decisão sobre as mesmas com base em critérios não objetivos.

A atribuição à Ordem dos Arquitetos de atribuições no âmbito da regulação da profissão de arquiteto pode ter como consequências: o aumento significativo dos custos incorridos pelos (potenciais ou efetivos) arquitetos, que são influenciados em larga medida pelos requisitos de acesso à profissão de arquiteto, como aqueles que se prendem com a fixação de taxas e características do estágio.

A introdução de um órgão independente com funções de regulação incentivará uma melhor regulamentação da profissão. Esta solução atenuará o conflito entre alguns interesses da profissão e o interesse público, inerente no sistema de autorregulamentação, aumentando o bem-estar social.

#### *Proposta de alteração legislativa e/ou regulamentar*

Propõe-se que o legislador altere o quadro legislativo e regulatório aplicável à profissão de arquiteto separando a função regulatória da função representativa atualmente atribuídas à Ordem dos Arquitetos.

<sup>147</sup> Cf. Estatuto da Ordem dos Arquitetos, cit. *supra*, artigo 3º, n.º 2.





Tal separação envolverá a criação de um órgão independente, que poderá ser externo à Ordem Profissional e por setor de atividade, ou poderá ser criado um órgão dentro da atual Ordem Profissional efetivamente separado dos restantes órgãos da Ordem Profissional.

O órgão independente assumiria a principal regulamentação da profissão, como matérias que dizem respeito ao acesso à profissão.

A direção do órgão regulador seria composta por representantes da própria profissão e de outras pessoas, incluindo indivíduos de alto perfil de outros órgãos reguladores ou organizações, representantes de organizações de consumidores e académicos.

### Reserva de atividades

Várias normas incluídas nos diplomas Portugueses aplicáveis à profissão de arquiteto estabelecem que determinadas atividades relacionadas com diversos setores económicos apenas podem ser desenvolvidas por profissionais específicos e, em particular, por arquitetos ou por arquitetos específicos.

A existência de atividades reservadas exclusivamente a arquitetos ou reservadas a arquitetos e, também, a um conjunto específico de outros profissionais pode contribuir para o aumento do nível de segurança e qualidade dos serviços em causa. De facto, há diversas atividades cuja realização exige conhecimentos ou experiência particularmente específicos, que esses profissionais, em princípio, detêm. Nesse contexto, reconhece-se a necessidade de definir, no quadro legislativo e regulatório relevante, os casos gerais em que as habilitações académicas e profissionais dos indivíduos que realizam determinadas atividades garantem o nível mínimo de segurança e qualidade dos serviços em causa socialmente desejado.

Sem prejuízo, reconhece-se, também, que alguns dos indivíduos que não cumprem os requisitos relativos a essas habilitações necessários para desenvolver uma determinada atividade podem ter especialização profissional ou anos de experiência igualmente adequados para a realização das tarefas em causa com a segurança e a qualidade desejadas.

Como tal, essa reserva de atividades afeta negativamente a concorrência nas atividades em causa, uma vez que pode levar à diminuição do número de indivíduos que as podem desenvolver. Tal é passível de comprometer a competitividade dos preços dos serviços, as escolhas disponibilizadas aos consumidores e a correspondência entre o tipo de serviços profissionais disponibilizados e o tipo de serviços procurados.

Ao nível da UE, os títulos profissionais no âmbito da profissão de arquiteto e a reserva de atividades associada é objeto de soluções regulatórias variadas nos vários países da UE<sup>148</sup>.

A Dinamarca, a Estónia, a Finlândia e a Suécia são os únicos países da UE que não regulam a profissão de arquiteto com base na obrigatoriedade de os indivíduos em causa serem titulares de documentos habilitantes para exercer essa profissão e no estabelecimento de atividades reservadas à mesma<sup>149</sup>. Alternativamente, esses países controlam as competências dos arquitetos que realizam determinadas atividades no âmbito do setor da construção através da certificação das competências dos indivíduos em causa ou da avaliação específica das competências e experiência de cada um desses indivíduos como condição necessária para disponibilizar os serviços em questão<sup>150</sup>. A reserva de atividades associada à profissão de arquiteto não existe no Reino Unido e na Holanda<sup>151</sup>.

Já nos restantes países da UE, a generalidade das atividades reservadas a arquitetos também pode ser realizada por outros profissionais e, em particular, por engenheiros<sup>152</sup>. Nesse contexto, é de destacar o caso da Irlanda, onde, até 2007, a profissão de arquiteto não foi regulada e, após essa data, foi estabelecida a obrigatoriedade de os indivíduos em causa serem titulares de documentos habilitantes para exercer essa profissão e foram definidas atividades reservadas à mesma<sup>153</sup>.

<sup>148</sup> Cf. "Communication on reform recommendations for regulation in professional services", COM(2016) 820 final, de 10.01.2017.

<sup>149</sup> *Idem*.

<sup>150</sup> *Idem*.

<sup>151</sup> *Idem*.

<sup>152</sup> *Idem*.

<sup>153</sup> *Idem*.



A evolução no sentido de uma maior abertura dos atos reservados pode conduzir a maior diversidade de operadores e à cobrança de preços mais baixos pela prestação dos serviços em causa, em benefício dos consumidores.

*Proposta de alteração legislativa e/ou regulamentar*

Propõe-se que as atividades reservadas a indivíduos inscritos na Ordem dos Arquitetos sejam reavaliadas pelo legislador, em conjunto com as Ordens de Profissionais relevantes. Em regra, as atividades apenas devem ser reservadas a determinados profissionais na estrita medida em que tal seja necessário, adequado e proporcional para garantir o nível mínimo de segurança e qualidade dos serviços.

Propõe-se que as atividades reservadas a categorias específicas de profissionais (em particular, as atividades reservadas a profissionais que cumpram requisitos mínimos relativos a especialização profissional ou a anos de experiência) sejam abolidas nos casos em que essa proteção é: (i) desproporcional em relação ao objetivo de política pública prosseguido, porque as atividades em causa podem ser executadas por quaisquer outros profissionais sem que tal implique o não cumprimento do respetivo nível mínimo de segurança e qualidade socialmente desejado ou porque essas atividades não representam um perigo relevante para a segurança pública e para o ambiente; (ii) desadequada, em virtude de uma excessiva proteção do título profissional; ou (iii) desnecessária, por se ter tornado obsoleta, devido a desenvolvimentos legais, sociais ou profissionais.

Propõe-se que a legislação e a regulamentação que elencam atividades reservadas a indivíduos inscritos na Ordem dos Arquitetos sejam alteradas com vista a tornarem-se mais focadas nos resultados a atingir (nomeadamente, no nível de qualidade desejada). Desse modo, vários profissionais com qualificações semelhantes, mas não idênticas, podem competir pelo mesmo trabalho.

### **Exigência de qualificações académicas específicas**

O Estatuto da Ordem dos Arquitetos<sup>154</sup> determina que os indivíduos que requeiram a inscrição na Ordem dos Arquitetos como membros efetivos da mesma devem ser titulares, pelo menos, das seguintes qualificações académicas: (i) grau de licenciado em Arquitetura, nos casos em que esse título académico tenha sido conferido antes da implementação do Processo de Bolonha<sup>155</sup>; ou (ii) grau de mestre em Arquitetura, nos casos em que esse título académico tenha sido conferido em conformidade com o Processo de Bolonha.

O estabelecimento de habilitações académicas mínimas necessárias para ter acesso à e exercer a profissão de arquiteto e a consequente limitação das vias académicas de acesso à e de exercício da mesma profissão contribuem para o aumento do nível de segurança e qualidade dos serviços em causa. De facto, o desenvolvimento das atividades reservadas exclusivamente a arquitetos ou reservadas a arquitetos e, também, a um conjunto específico de outros profissionais exige conhecimentos com um elevado grau de especificidade, que os indivíduos detentores das referidas qualificações académicas, em princípio, detêm.

No entanto, essa limitação de habilitações académicas e de vias de obtenção das mesmas também pode levar à diminuição do número de indivíduos que podem desenvolver as atividades em causa, uma vez que aumenta significativamente os custos incorridos pelos (potenciais ou efetivos) profissionais, em particular com a obtenção do respetivo título académico. Essa situação é passível de resultar em preços menos competitivos, limitar as escolhas disponibilizadas aos consumidores, e dificultar a correspondência entre o tipo de serviços profissionais disponibilizados e o tipo de serviços procurados.

<sup>154</sup> Cf. Estatuto da Ordem dos Arquitetos, cit. *supra*, artigo 5º, n.º 2.

<sup>155</sup> A Declaração de Bolonha, assinada em 1999 por Portugal e por mais 29 países (que, mais tarde, viriam a ascender, no total, a 45) e posteriormente complementada pelos comunicados de Praga (em 2001) e Berlim (em 2003), está na génese da criação do Espaço Europeu de Ensino Superior (EEES). Tal implicou alterações nos planos curriculares e nas cadeiras dos cursos do ensino superior, com o intuito de moldar os diferentes ciclos aos anos agora exigidos para completar cada um. Em Portugal, essas alterações foram motivadas pelo Decreto-Lei n.º 74/2006, de 24 de março, que aprova o regime jurídico dos graus e diplomas do ensino superior, em desenvolvimento do disposto nos artigos 13.º a 15.º da Lei n.º 46/86, de 14 de outubro (Lei de Bases do Sistema Educativo), bem como do disposto no n.º 4 do artigo 16.º da Lei n.º 37/2003, de 22 de agosto, que estabelece as bases do financiamento do ensino superior. Nos termos dessa legislação, todos os cursos do ensino superior em Portugal tinham que adequar os seus planos de ensino a Bolonha até ao ano letivo de 2008/2009 e alinhar os seus ciclos de estudo de acordo com a lei até ao ano letivo de 2009/2010. Assim, por exemplo, a licenciatura, que era habitualmente de quatro ou cinco anos, passou a três anos e muitos mestrados tornaram-se mais profissionalizantes.



Assim, as qualificações académicas mínimas necessárias para ter acesso à e exercer a profissão de arquiteto e as vias académicas de acesso à e de exercício da mesma profissão apenas devem ser limitadas na estrita medida em que tal seja necessário para garantir que os serviços prestados por esses profissionais têm, pelo menos, a segurança e a qualidade mínimas socialmente desejadas.

A existência de vias alternativas de obtenção das qualificações académicas necessárias para o acesso à profissão de arquiteto pode conduzir a maior diversidade e inovação na oferta de serviços, nomeadamente através da disponibilização de serviços com uma maior componente multidisciplinar, que ofereçam soluções para problemas mais complexos. Pode ainda promover a concorrência entre os profissionais que podem realizar uma determinada atividade, a preços mais competitivos, em benefício dos consumidores.

#### *Proposta de alteração legislativa e/ou regulamentar*

Propõe-se que o legislador, em colaboração com a Ordem dos Arquitetos, estabeleça um processo transparente, proporcional e não discriminatório de identificação de vias alternativas de aquisição das qualificações académicas necessárias para acesso à profissão de arquiteto. Esse processo deve possibilitar que a profissão de arquiteto seja acessível a quem seja titular de diplomas universitários que não uma licenciatura ou um mestrado em Arquitetura (consoantes esse título académico tenha sido conferido, respetivamente, antes ou depois da implementação do Processo de Bolonha). Tal deve ser, igualmente, aplicável, com as devidas adaptações, aos vários níveis e títulos profissionais associados à profissão de arquiteto.

Estas vias alternativas podem, nomeadamente, exigir a titularidade de uma pós-graduação ou de um curso de conversão de um determinado grau académico em outro grau académico que permitam o desenvolvimento das atividades em causa com um nível elevado de segurança e qualidade.

Sem prejuízo, todos os indivíduos que pretendam exercer a profissão de arquiteto devem completar com sucesso o estágio profissional e devem ser aprovados nos exames da Ordem dos Arquitetos requeridos.

#### **Exigência de realização de estágio profissional com características específicas**

O Estatuto da Ordem dos Arquitetos determina que a inscrição de um indivíduo nessa Ordem de Profissionais exige a frequência de um estágio profissional com uma duração de 12 meses<sup>156</sup>, que é inferior à respetiva duração máxima prevista na Lei n.º 2/2013<sup>157</sup>, de 18 meses. A conclusão desse estágio não está sujeita a um processo de avaliação final formal. Apenas o Regulamento n.º 350/2016 estabelece que, para efeitos de formalização da conclusão do estágio profissional, o Caderno de Candidatura de registo de atividades e atos próprios realizados durante o estágio profissional deve ser validado pelo Orientador do mesmo<sup>158</sup> e pelo respetivo Conselho Diretivo Regional (CDR)<sup>159</sup>. O mesmo estágio tem um custo de EUR 200<sup>160</sup>.

Importa aferir a proporcionalidade das características do estágio profissional para aceder à profissão de arquiteto, como sejam a sua duração<sup>161</sup>, o seu objeto, o seu modelo de avaliação e os custos associados ao mesmo, que podem ser desproporcionais em relação ao objetivo de política pública prosseguido e, até mesmo, desnecessários para cumpri-lo.

A implementação de medidas alternativas pode levar a uma redução dos custos de oportunidade que o estágio em causa implica, bem como a um aumento da independência e da transparência do seu processo de avaliação, sem colocar em causa a sua qualidade. Assim, o estágio tende a tornar-se mais atrativo para indivíduos que queiram inscrever-se na Ordem dos Arquitetos e, conseqüentemente, o número de indivíduos habilitados a concorrer no mercado exercendo a profissão de arquiteto tende a aumentar, o que pode levar a uma descida dos preços dos respetivos serviços profissionais, em benefício dos consumidores.

<sup>156</sup> Cf. Estatuto da Ordem dos Arquitetos, cit. *supra*, artigo 8.º, n.º 2.

<sup>157</sup> Cf. Lei n.º 2/2013, cit. *supra*, artigo 8.º, n.º 2.

<sup>158</sup> Cf. Regulamento n.º 350/2016, cit. *supra*, artigo 5.º, n.º 4 do Anexo I.

<sup>159</sup> Cf. Regulamento n.º 350/2016, cit. *supra*, artigo 5.º do Anexo I.

<sup>160</sup> Cf. Tabela de taxas e emolumentos cobrados pela Ordem dos Arquitetos em 2016, artigo 8, n.º 1.

<sup>161</sup> Não deve ser superior a 18 meses (Cf. Lei n.º 2/2013, cit. *supra*, artigo 8.º, n.º 2).



#### *Propostas de alteração legislativa e/ou regulamentar*

Propõe-se que o legislador, em conjunto com a Ordem dos Arquitetos, reanalise as características do estágio profissional necessário à inscrição de indivíduos na Ordem dos Arquitetos, com o objetivo de certificar que, com o estágio, os candidatos adquirem a formação profissional e ética exigida para o adequado acesso à e exercício da profissão de arquiteto.

Essa reavaliação deve garantir, em particular, que o custo do estágio profissional seja determinado com base em critérios relacionados com a proporcionalidade da taxa em causa face aos custos incorridos com a prestação dos serviços subjacentes, a não discriminação entre os indivíduos aos quais é cobrada esse custo, a transparência da taxa em questão e do respetivo método de cálculo<sup>162</sup>.

#### **Restrições à propriedade de sociedades de profissionais**

O Estatuto da Ordem dos Arquitetos<sup>163</sup> determina que os sócios de sociedades de arquitetos podem ser os seguintes tipos de agentes: arquitetos estabelecidos em Portugal; sociedades de arquitetos; e organizações associativas de profissionais equiparados a arquitetos constituídas em um país da UE ou do Espaço Económico Europeu (EEE) que não Portugal e cuja maioria do capital social e dos direitos de voto seja detida pelos profissionais em causa.

Adicionalmente, o Regulamento n.º 322/2016<sup>164</sup> estabelece que a maioria do capital social e dos direitos de voto das sociedades de arquitetos deve ser detida pelos sócios das mesmas que detenham participações sociais nessas sociedades e prestem, nas mesmas, os serviços profissionais incluídos no objeto principal das sociedades em causa.

Tal constitui uma restrição à propriedade de sociedades de arquitetos, encontrando-se a mesma consagrada, também, na Lei n.º 2/2013<sup>165</sup> e na Lei n.º 53/2015<sup>166</sup>.

Esta restrição à propriedade de sociedades de arquitetos é uma barreira à concorrência no âmbito da profissão de arquiteto e tem como principal consequência a diminuição do número de sociedades de arquitetos. Com efeito, tal conduz a: uma diminuição das fontes de investimento aquando da sua constituição ou no decorrer da sua atividade; um aumento significativo dos custos operacionais incorridos, que são influenciados em larga medida pelo custo do capital<sup>167</sup>; uma inviabilização da participação de indivíduos e entidades com conhecimentos específicos na área da administração e da gestão de empresas no processo decisório enquanto sócios; e, conseqüentemente, uma limitação das escolhas disponibilizadas aos consumidores, o que tende a dificultar a correspondência entre o tipo de serviços profissionais disponibilizados e o tipo de serviços procurados.

Ao permitir o acesso a mais fontes de capital, a abertura total da propriedade e dos direitos de voto de sociedades de arquitetos a quaisquer indivíduos e entidades permite um maior investimento nessas sociedades, aumentos de escala nas suas operações e uma melhor gestão de risco pelas mesmas reduzindo os custos operacionais incorridos pelas sociedades em causa, o que permite a cobrança de honorários mais competitivos pelos serviços prestados, para benefício dos consumidores.

#### *Proposta de alteração legislativa e/ou regulamentar*

Propõe-se que o legislador revogue as normas que restringem a detenção do capital social e/ou dos direitos de voto de sociedades de arquitetos, permitindo que a totalidade ou a maioria desse capital social e desses

<sup>162</sup> Cf. Princípios constantes da Lei Geral Tributária (LGT), aprovada pelo Decreto-Lei n.º 398/98, cit. *supra*, artigo 4.º, n.º 2, e da Constituição da República Portuguesa (CRP), aprovada pelo Decreto de 10.04.1976, artigo 266.º, n.º 2.

<sup>163</sup> Cf. em particular, os artigos 47.º, n.º 1 e 47.º, n.º 2 do mesmo.

<sup>164</sup> Cf. Em particular, o artigo 4.º, n.º 3 desse diploma.

<sup>165</sup> Cf. Lei n.º 2/2013, cit. *supra*, artigo 27.º, n.º 3, a) e artigo 27.º, n.º 4.

<sup>166</sup> Cf. Lei n.º 53/2015, cit. *supra*, artigo 8.º, n.ºs 1, 2 e 7, e artigo 9.º, n.º 2.

<sup>167</sup> Inclui a remuneração das instituições financeiras nos casos em que as sociedades de arquitetos recorrem às mesmas para financiar a respetiva constituição ou atividade.



direitos de voto seja detida por quaisquer indivíduos e entidades (nomeadamente, por indivíduos que não sejam arquitetos e por entidades que não sejam sociedades de arquitetos).

### **Restrições à gestão e à administração de sociedades de profissionais**

O Estatuto da Ordem dos Arquitetos<sup>168</sup> determina que os membros do órgão executivo das sociedades de arquitetos, independentemente da sua qualidade de membros da Ordem dos Arquitetos, devem respeitar os princípios deontológicos, a autonomia técnica e científica e as garantias conferidas aos arquitetos pelo quadro legislativo e regulatório relevante.

Adicionalmente, o Regulamento n.º 322/2016<sup>169</sup> estabelece que as sociedades de arquitetos que requeiram a respetiva inscrição na Ordem dos Arquitetos como membros devem ter, pelo menos, um administrador ou gestor executivo estabelecido em Portugal.

Tal constitui uma restrição à gestão e à administração de sociedades de arquitetos.

A Lei n.º 2/2013 e a Lei n.º 53/2015<sup>170</sup> impõem que um dos membros do órgão executivo das sociedades de profissionais seja um desses profissionais.

Esta restrição à gestão e à administração de sociedades de arquitetos é uma barreira à concorrência no âmbito da profissão de arquiteto.

Essa situação limita a capacidade das sociedades de arquitetos de ajustar a sua decisão sobre as respetivas estruturas de administração e gestão, uma vez que inviabiliza que essas sociedades sejam administradas e geridas exclusivamente por indivíduos que não sejam arquitetos, e pode ainda levar a um aumento dos custos incorridos pelas sociedades de arquitetos.

Uma gestão profissionalizada, e responsável perante os sócios, poderá beneficiar a própria sociedade, dado o maior conhecimento que os gestores poderão ter do mercado, do tipo de serviços procurados por empresas e famílias, bem como das inovações que poderão ser introduzidas na prestação de serviços jurídicos, para benefício dos clientes.

#### *Proposta de alteração legislativa e/ou regulamentar*

Propõe-se que o legislador elimine as normas que restringem, total ou parcialmente, a gestão e administração de sociedades de profissionais por pessoas que não sejam profissionais inscritos na Ordem Profissional dos Arquitetos.

Propõe-se a separação entre a propriedade e a gestão e administração de sociedades de profissionais de arquitetos.

Propõe-se que a gestão e administração estejam abertas a indivíduos não-profissionais e com outras profissões.

### **Restrições à multidisciplinaridade em sociedades de profissionais**

O Estatuto da Ordem dos Arquitetos<sup>171</sup> determina que as sociedades profissionais de arquitetos podem exercer outras atividades conjuntamente com a atividade de arquitetos nos casos em que as mesmas não sejam incompatíveis com essa atividade e em relação às quais o Estatuto da Ordem dos Arquitetos não preveja qualquer impedimento.

O Regulamento n.º 322/2016<sup>172</sup> estabelece também que as sociedades profissionais de arquitetos podem exercer atividades que não apenas a atividade de arquitetos nos casos em que as mesmas não sejam incompatíveis com essa atividade. Este diploma estatui, em particular, que são incompatíveis com a atividade

<sup>168</sup> Cf. Em particular, o artigo 47.º, n.º 7 do mesmo.

<sup>169</sup> Cf. Em particular, o artigo 4.º, n.º 2, alínea c) desse diploma.

<sup>170</sup> Cf. Lei n.º 53/2015, cit. *supra*, artigo 9.º, n.º 3; Lei n.º 2/2013, cit. *supra*, artigo 27.º, n.º 3, alínea b), e artigo 27.º, n.º 4.

<sup>171</sup> Cf. Estatuto da Ordem dos Arquitetos, cit. *supra*, artigo 47.º, n.º 8.

<sup>172</sup> Cf. Em particular, o artigo 4.º, n.º 5 e n.º 6 desse diploma.



de arquitetos os casos em que outras Ordens de profissionais impeçam a constituição de sociedades de profissionais que integrem arquitetos ou que desempenhem atividades reservadas à profissão de arquiteto.

Desse modo, embora a existência de multidisciplinaridade em sociedades profissionais de arquitetos seja permitida, ela é limitada por via de incompatibilidades e impedimentos com o exercício conjunto com outras profissões.

Tal encontra-se de acordo com o princípio estatuído nas leis-quadro, a Lei nº 2/2013 e a Lei nº 53/2015<sup>173</sup>, nos termos das quais podem ser constituídas sociedades de profissionais que tenham por objeto principal o exercício de profissões organizadas numa única associação pública profissional, em conjunto ou em separado com o exercício de outras profissões ou atividades, desde que seja observado o regime de incompatibilidades e impedimentos aplicável.

Contudo, as incompatibilidades e os impedimentos relativos à profissão de arquiteto não se encontram exaustivamente listadas. O quadro legislativo e regulamentar aplicável pode por isso limitar a multidisciplinaridade em sociedades profissionais de arquitetos.

Importa, por isso, aferir da adequação, necessidade e proporcionalidade sobre uma listagem de incompatibilidades e de impedimentos que estejam em causa, devendo ser eliminados aqueles que sejam desproporcionais.

Incompatibilidades e impedimentos não justificados podem gerar: uma diminuição das fontes de receita que podem ser utilizadas aquando da constituição ou no decorrer da atividade de uma sociedade; uma diminuição da capacidade de recuperar os custos; uma diminuição da capacidade de aproveitar economias de escala e economias de gama e, desse modo, levar a um aumento nos custos; e uma diminuição da capacidade de gerir o risco associado à volatilidade da procura através da disponibilização de outras atividades profissionais.

Em resultado, esta situação é passível de se traduzir num aumento dos preços aplicáveis às atividades em causa e limitadas escolhas disponibilizadas aos consumidores, o que tende a dificultar a correspondência entre o tipo de serviços profissionais disponibilizados e o tipo de serviços procurados. Com efeito, os consumidores podem preferir relacionar-se com apenas um prestador de serviços (que disponibilize diversos serviços profissionais), em detrimento de lidar com vários prestadores de serviços (cada um dos quais que disponibilize um determinado tipo de serviços profissionais).

*Proposta de alteração legislativa e/ou regulamentar*

Propõe-se que o legislador, em conjunto com a Ordem dos Arquitetos, reavalie a proporcionalidade das incompatibilidades e dos impedimentos relativos à oferta de atividades multidisciplinares por parte de sociedades profissionais de arquitetos, tomando em consideração a sua proporcionalidade face ao objetivo de política pública subjacente.

Como regra geral, essas incompatibilidades e esses impedimentos devem ser abolidos nos casos em que não sejam considerados plenamente fundamentados e adequados ao objetivo de política pública subjacente.

<sup>173</sup> Cf. Lei n.º 53/2015, cit. *supra*, artigo 7.º, n.º 2; Lei n.º 2/2013, cit. *supra*, artigo 27.º, n.º 1 e n.º 4.



**Anexo 6: Propostas de alteração do quadro legislativo e regulatório de profissão liberal autorregulada: arquiteto**

N.º OCDE	N.º e título do ato legislativo	Artigo	Categoria temática	Descrição da restrição à concorrência	Propostas de alteração legislativa e/ou regulatória
TS Common Provisions-01	Lei nº 41/2015 "Regime jurídico aplicável ao exercício da atividade de construção"	Art. 6º e Anexo I	Reserva de atividades	Determinadas atividades relacionadas com o setor da construção apenas podem ser desenvolvidas por profissionais específicos e, em particular, por arquitetos, engenheiros e/ou engenheiros técnicos específicos.	<p>Propõe-se que as atividades reservadas a indivíduos inscritos na Ordem dos Arquitetos sejam reavaliadas pelo legislador, em conjunto com as Ordens de Profissionais relevantes. Em regra, as atividades apenas devem ser reservadas a determinados profissionais na estrita medida em que tal seja necessário, adequado e proporcional para garantir o nível mínimo de segurança e qualidade dos serviços.</p> <p>Propõe-se que as atividades reservadas a categorias específicas de profissionais (em particular, as atividades reservadas a profissionais que cumpram requisitos mínimos relativos a especialização profissional ou a anos de experiência) sejam abolidas nos casos em que essa proteção é: (i) desproporcional em relação ao objetivo da política pública prosseguido, porque as atividades em causa podem ser executadas por quaisquer outros profissionais sem que tal implique o não cumprimento do respetivo nível mínimo de segurança e qualidade socialmente desejado ou porque essas atividades não representam um perigo relevante para a segurança pública e para o ambiente; (ii) desadequada, em virtude de uma excessiva proteção do título profissional; ou (iii) desnecessária, por se ter tornado obsoleta, devido a desenvolvimentos legais, sociais ou profissionais.</p> <p>Propõe-se que a legislação e a regulamentação que elencam atividades reservadas a indivíduos inscritos na Ordem dos Arquitetos sejam alteradas com vista a tornarem-se mais focadas nos resultados a atingir (nomeadamente, no nível de qualidade desejada). Desse modo, vários profissionais com qualificações semelhantes, mas não idênticas, podem competir pelo mesmo trabalho.</p>
TS Common Provisions-05	Lei nº 58/2013 "Requisitos necessários para aceder às e exercer as atividades de perito qualificado para a certificação energética e de técnico de instalação e manutenção de edifícios e sistemas"	Art. 2º	Reserva de atividades	A atividade de perito qualificado para a certificação energética apenas pode ser desenvolvida por profissionais específicos e, em particular, por arquitetos, engenheiros e/ou engenheiros técnicos específicos. Analogamente, a atividade de técnico de instalação e manutenção de edifícios e sistemas apenas pode ser desenvolvida por profissionais específicos e, em particular, por arquitetos, engenheiros e/ou engenheiros técnicos específicos.	<p>Propõe-se que as atividades reservadas a indivíduos inscritos na Ordem dos Arquitetos sejam reavaliadas pelo legislador, em conjunto com as Ordens de Profissionais relevantes. Em regra, as atividades apenas devem ser reservadas a determinados profissionais na estrita medida em que tal seja necessário, adequado e proporcional para garantir o nível mínimo de segurança e qualidade dos serviços.</p> <p>Propõe-se que as atividades reservadas a categorias específicas de profissionais (em particular, as atividades reservadas a profissionais que cumpram requisitos mínimos relativos a especialização profissional ou a anos de experiência) sejam abolidas nos casos em que essa proteção é: (i) desproporcional em relação ao objetivo de política pública prosseguido, porque as atividades em causa podem ser executadas por quaisquer outros profissionais sem que tal implique o não cumprimento do respetivo nível mínimo de segurança e qualidade socialmente desejado ou porque essas atividades não representam um perigo relevante para a segurança pública e para o ambiente; (ii) desadequada, em virtude de uma excessiva proteção do título profissional; ou (iii) desnecessária, por se ter tornado obsoleta, devido a desenvolvimentos legais, sociais ou profissionais.</p> <p>Propõe-se que a legislação e a regulamentação que elencam atividades reservadas a indivíduos inscritos na Ordem dos Arquitetos sejam alteradas com vista a tornarem-se mais focadas nos resultados a atingir (nomeadamente, no nível de qualidade desejada). Desse modo, vários profissionais com qualificações semelhantes, mas não idênticas, podem competir pelo mesmo trabalho.</p>
TS Common Provisions-07	Lei nº 31/2009 (alterada pela Lei nº 40/2015) "Regime jurídico aplicável às qualificações profissionais necessárias para elaborar e subscrever projetos de arquitetura, engenharia ou paisagismo e fiscalizar e dirigir as obras de execução dos mesmos e aos deveres dos indivíduos que realizam essas atividades"	Todos	Reserva de atividades	As atividades de elaboração e subscrição de projetos de arquitetura, engenharia ou paisagismo e de fiscalização e direção das obras de execução dos mesmos apenas podem ser desenvolvidas por profissionais específicos e, em particular, por arquitetos, engenheiros e/ou engenheiros técnicos específicos.	<p>Propõe-se que as atividades reservadas a indivíduos inscritos na Ordem dos Arquitetos sejam reavaliadas pelo legislador, em conjunto com as Ordens de Profissionais relevantes. Em regra, as atividades apenas devem ser reservadas a determinados profissionais na estrita medida em que tal seja necessário, adequado e proporcional para garantir o nível mínimo de segurança e qualidade dos serviços.</p> <p>Propõe-se que as atividades reservadas a categorias específicas de profissionais (em particular, as atividades reservadas a profissionais que cumpram requisitos mínimos relativos a especialização profissional ou a anos de experiência) sejam abolidas nos casos em que essa proteção é: (i) desproporcional em relação ao objetivo de política pública prosseguido, porque as atividades em causa podem ser executadas por quaisquer outros profissionais sem que tal implique o não cumprimento do respetivo nível mínimo de segurança e qualidade socialmente desejado ou porque essas atividades não representam um perigo relevante para a segurança pública e para o ambiente; (ii) desadequada, em virtude de uma excessiva proteção do título profissional; ou (iii) desnecessária, por se ter tornado obsoleta, devido a desenvolvimentos legais, sociais ou profissionais.</p> <p>Propõe-se que a legislação e a regulamentação que elencam atividades reservadas a indivíduos inscritos na Ordem dos Arquitetos sejam alteradas com vista a tornarem-se mais focadas nos resultados a atingir (nomeadamente, no nível de qualidade desejada). Desse modo, vários profissionais com qualificações semelhantes, mas não idênticas, podem competir pelo mesmo trabalho.</p>
TS Common Provisions-08	Decreto-Lei nº 266-B/2012 "Regime jurídico aplicável à determinação do nível de conservação de prédios urbanos e frações autónomas para os efeitos previstos no âmbito do arrendamento urbano, da reabilitação urbana e da conservação do edificado"	Art. 3º (3)	Métodos de seleção de profissionais	A designação do técnico responsável pela determinação do nível de conservação de um prédio urbano ou uma fração autónoma para os efeitos previstos no âmbito do arrendamento urbano, da reabilitação urbana e da conservação do edificado é efetuada através de um sorteio entre os arquitetos, engenheiros e engenheiros técnicos incluídos na lista de profissionais habilitados e disponíveis para tal, elaborada pelas respetivas Ordens Profissionais.	Propõe-se que o procedimento de designação do técnico responsável pela determinação do nível de conservação de uma construção estabelecido na norma seja alterado de sorteio para concurso (concorrencial).



N.º OCDE	N.º e título do ato legislativo	Artigo	Categoria temática	Descrição da restrição à concorrência	Propostas de alteração legislativa e/ou regulatória
01	Decreto-Lei nº 176/98 (alterada pela Lei nº 113/2015) "Estatuto da Ordem dos Arquitetos"	Anexo - Art. 3º (2)	Ordens Profissionais	A Ordem dos Arquitetos desempenha: (i) tarefas no âmbito da representação dos arquitetos perante outros indivíduos e entidades; e (ii) tarefas no âmbito da regulação da profissão de arquiteto.	Propõe-se que o legislador altere o quadro legislativo e regulatório separando a função regulatória da função representativa nas Ordens Profissionais. Tal separação envolverá a criação de um órgão independente, que poderá ser externo à Ordem Profissional e por setor de atividade, ou poderá ser criado um órgão dentro da atual Ordem Profissional, efetivamente separado dos restantes órgãos da Ordem Profissional. O órgão independente assumiria a principal regulamentação da profissão, como matérias que dizem respeito ao acesso à profissão. A direção do órgão regulador seria composta por representantes da própria profissão e de outras pessoas, incluindo indivíduos de alto perfil de outros órgãos reguladores ou organizações, representantes de organizações de consumidores e académicos.
02	Decreto-Lei nº 176/98 (alterado pela Lei nº 113/2015) "Estatuto da Ordem dos Arquitetos"	Anexo - Art. 5º (2)	Qualificações académicas	Os indivíduos que requeiram a inscrição na Ordem dos Arquitetos como membros efetivos da mesma devem ser, pelo menos: (i) titulares do grau de licenciado em Arquitetura, nos casos em que esse título académico tenha sido conferido antes da implementação do Processo de Bolonha, estabelecido no Decreto-Lei nº 74/2006; ou (ii) titulares do grau de mestre em Arquitetura, nos casos em que esse título académico tenha sido conferido em conformidade com o Processo de Bolonha.	Propõe-se que seja estabelecido pelo legislador, em colaboração com a Ordem dos Arquitetos, um processo transparente, proporcional e não discriminatório de identificação de vias alternativas de aquisição das qualificações académicas necessárias para acesso à profissão de arquiteto. Esse processo deve possibilitar que a profissão de arquiteto seja acessível a quem seja titular de diplomas universitários que não uma licenciatura ou um mestrado em Arquitetura (consoante esse título académico tenha sido conferido, respetivamente, antes ou depois da implementação do Processo de Bolonha). Tal deve ser, igualmente, aplicável, com as devidas adaptações, aos vários níveis e títulos profissionais associados à profissão de arquiteto. Estas vias alternativas podem, nomeadamente, exigir a titularidade de uma pós-graduação ou de um curso de conversão de um determinado grau académico em outro grau académico que permitam o desenvolvimento das atividades em causa com um nível elevado de segurança e qualidade. Sem prejuízo, todos os indivíduos que pretendam exercer a profissão de arquiteto devem completar com sucesso o estágio profissional e devem ser aprovados nos exames da Ordem dos Arquitetos requeridos para tal.
04	Decreto-Lei nº 176/98 (alterado pela Lei nº 113/2015) "Estatuto da Ordem dos Arquitetos"	Anexo - Art. 44º (1) e Art. 44º (2)	Reserva de atividades	A elaboração e a apreciação de estudos, projetos e planos de arquitetura apenas podem ser desenvolvidas por profissionais específicos e, em particular, por arquitetos.	Propõe-se que as atividades reservadas a indivíduos inscritos na Ordem dos Arquitetos sejam reavaliadas pelo legislador, em conjunto com as Ordens de Profissionais relevantes. Em regra, as atividades apenas devem ser reservadas a determinados profissionais na estrita medida em que tal seja necessário, adequado e proporcional para garantir o nível mínimo de segurança e qualidade dos serviços. Propõe-se que as atividades reservadas a categorias específicas de profissionais (em particular, as atividades reservadas a profissionais que cumpram requisitos mínimos relativos a especialização profissional ou a anos de experiência) sejam abolidas nos casos em que essa proteção é: (i) desproporcional em relação ao objetivo de política pública prosseguido, porque as atividades em causa podem ser executadas por quaisquer outros profissionais sem que tal implique o não cumprimento do respetivo nível mínimo de segurança e qualidade socialmente desejado ou porque essas atividades não representam um perigo relevante para a segurança pública e para o ambiente; (ii) desadequada, em virtude de uma excessiva proteção do título profissional; ou (iii) desnecessária, por se ter tornado obsoleta, devido a desenvolvimentos legais, sociais ou profissionais. Propõe-se que a legislação e a regulamentação que elencam atividades reservadas a indivíduos inscritos na Ordem dos Arquitetos sejam alteradas com vista a tornarem-se mais focadas nos resultados a atingir (nomeadamente, no nível de qualidade desejada). Desse modo, vários profissionais com qualificações semelhantes, mas não idênticas, podem competir pelo mesmo trabalho.
05	Decreto-Lei nº 176/98 (alterado pela Lei nº 113/2015) "Estatuto da Ordem dos Arquitetos"	Anexo - Art. 47º (1) e Art. 47º (2)	Propriedade de sociedades de profissionais	Os sócios de sociedades de arquitetos devem ser: (i) arquitetos estabelecidos em Portugal; (ii) sociedades de arquitetos; ou (iii) organizações associativas de profissionais equiparados a arquitetos constituídas em um país da UE ou do EEE que não Portugal e cuja maioria do capital social e dos direitos de voto seja detida pelos profissionais em causa.	Propõe-se que as normas que restringem a detenção do capital social e/ou dos direitos de voto de sociedades de arquitetos sejam revogadas, permitindo que a totalidade ou a maioria desse capital social e desses direitos de voto seja detida por quaisquer indivíduos e entidades (nomeadamente, por indivíduos que não sejam arquitetos e por entidades que não sejam sociedades de arquitetos).
06	Decreto-Lei nº 176/98 (alterado pela Lei nº 113/2015) "Estatuto da Ordem dos Arquitetos"	Anexo - Art. 47º (7)	Gestão de sociedades de profissionais	Os membros do órgão executivo das sociedades de arquitetos, independentemente da sua qualidade de membros da Ordem dos Arquitetos, devem respeitar os princípios deontológicos, a autonomia técnica e científica e as garantias conferidas aos arquitetos pelo quadro legislativo e regulatório relevante.	Propõe-se que as normas que restringem a gestão e a administração de sociedades de arquitetos sejam revogadas, permitindo que essas funções possam ser efetuadas por indivíduos que não sejam membros da Ordem dos Arquitetos.
07	Decreto-Lei nº 176/98 (alterado pela Lei nº 113/2015) "Estatuto da Ordem dos Arquitetos"	Anexo - Art. 47º (8)	Multidisciplinaridade e em sociedades de profissionais	As sociedades de arquitetos podem exercer atividades que não a atividade de arquitetos nos casos em que as mesmas não sejam incompatíveis com essa atividade e em relação às quais o Estatuto da Ordem dos Arquitetos não preveja qualquer impedimento.	Propõe-se que as incompatibilidades e os impedimentos relativos à profissão de arquiteto que possam impedir a oferta multidisciplinar de atividades por parte de sociedades de arquitetos sejam reavaliados pelo legislador, em conjunto com a Ordem dos Arquitetos, tomando em consideração a sua proporcionalidade face ao objetivo de política pública subjacente. Como regra geral, da listagem de incompatibilidades e impedimentos devem ser revogados aqueles que não sejam considerados plenamente fundamentados e adequados ao objetivo de política pública subjacente.
08	Decreto-Lei nº 176/98 (alterado pela Lei nº 113/2015) "Estatuto da Ordem dos Arquitetos"	Anexo - Art. 52º (b)	Princípios deontológicos	Os arquitetos devem mostrar-se dignos das suas responsabilidades.	Propõe-se que a norma seja alterada de forma a utilizar linguagem tão clara e específica quanto possível. Propõe-se, em alternativa, que a norma seja revogada se a mesma tiver sido ultrapassada na sua substância por legislação mais recente (que regula a matéria em causa), tiver perdido a sua eficácia (pois deveria vigorar apenas durante um determinado período de tempo ou ser aplicável apenas em certos casos) ou tiver deixado de ser útil (em resultado de desenvolvimentos tecnológicos).





N.º OCDE	N.º e título do ato legislativo	Artigo	Categoria temática	Descrição da restrição à concorrência	Propostas de alteração legislativa e/ou regulatória
09	Decreto-Lei nº 176/98 (alterado pela Lei nº 113/2015) "Estatuto da Ordem dos Arquitetos"	Anexo - Art. 56º (2) (e)	Princípios deontológicos	Os arquitetos devem recusar condições financeiras que não permitam aos mesmos prestar serviços profissionais satisfatórios.	Propõe-se que a norma seja alterada de forma a utilizar linguagem tão clara e específica quanto possível. Propõe-se, em alternativa, que a norma seja revogada se a mesma tiver sido ultrapassada na sua substância por legislação mais recente (que regula a matéria em causa), tiver perdido a sua eficácia (pois deveria vigorar apenas durante um determinado período de tempo ou ser aplicável apenas em certos casos) ou tiver deixado de ser útil (em resultado de desenvolvimentos tecnológicos).
10	Decreto-Lei nº 176/98 (alterado pela Lei nº 113/2015) "Estatuto da Ordem dos Arquitetos"	Anexo - Art. 57º (c)	Princípios deontológicos	Os arquitetos devem abster-se de competir com base, apenas, na respetiva remuneração.	Propõe-se que a norma seja revogada.
TS Common Provisions-13	Decreto-Lei nº 39600 (alterado pelo Decreto-Lei nº 39847) "Regime jurídico aplicável às qualificações profissionais necessárias para assinar projetos de construções ou reconstruções importantes em zonas de proteção"	Todos	Reserva de atividades	A assinatura de projetos de construções ou reconstruções importantes em zonas de proteção apenas pode ser desenvolvida por profissionais específicos e, em particular, por arquitetos e/ou engenheiros específicos.	Propõe-se que as atividades reservadas a indivíduos inscritos na Ordem dos Arquitetos sejam reavaliadas pelo legislador, em conjunto com as Ordens de Profissionais relevantes. Em regra, as atividades apenas devem ser reservadas a determinados profissionais na estrita medida em que tal seja necessário, adequado e proporcional para garantir o nível mínimo de segurança e qualidade dos serviços. Propõe-se que as atividades reservadas a categorias específicas de profissionais (em particular, as atividades reservadas a profissionais que cumpram requisitos mínimos relativos a especialização profissional ou a anos de experiência) sejam abolidas nos casos em que essa proteção é: (i) desproporcional em relação ao objetivo de política pública prosseguido, porque as atividades em causa podem ser executadas por quaisquer outros profissionais sem que tal implique o não cumprimento do respetivo nível mínimo de segurança e qualidade socialmente desejado ou porque essas atividades não representam um perigo relevante para a segurança pública e para o ambiente; (ii) desadequada, em virtude de uma excessiva proteção do título profissional; ou (iii) desnecessária, por se ter tornado obsoleta, devido a desenvolvimentos legais, sociais ou profissionais. Propõe-se que a legislação e a regulamentação que elencam atividades reservadas a indivíduos inscritos na Ordem dos Arquitetos sejam alteradas com vista a tornarem-se mais focadas nos resultados a atingir (nomeadamente, no nível de qualidade desejada). Desse modo, vários profissionais com qualificações semelhantes, mas não idênticas, podem competir pelo mesmo trabalho.
TS Common Provisions-14	Decreto-Lei nº 23:511 "Regime jurídico aplicável às qualificações profissionais necessárias para elaborar projetos de abastecimento de água e de construção de redes de esgoto e projetos de obras de melhoramentos urbanos e rurais"	Todos	Reserva de atividades	A elaboração de projetos de abastecimento de água e de construção de redes de esgoto e projetos de obras de melhoramentos urbanos e rurais apenas pode ser desenvolvida por profissionais específicos e, em particular, por arquitetos, engenheiros e/ou engenheiros técnicos específicos.	Propõe-se que as atividades reservadas a indivíduos inscritos na Ordem dos Arquitetos sejam reavaliadas pelo legislador, em conjunto com as Ordens de Profissionais relevantes. Em regra, as atividades apenas devem ser reservadas a determinados profissionais na estrita medida em que tal seja necessário, adequado e proporcional para garantir o nível mínimo de segurança e qualidade dos serviços. Propõe-se que as atividades reservadas a categorias específicas de profissionais (em particular, as atividades reservadas a profissionais que cumpram requisitos mínimos relativos a especialização profissional ou a anos de experiência) sejam abolidas nos casos em que essa proteção é: (i) desproporcional em relação ao objetivo de política pública prosseguido, porque as atividades em causa podem ser executadas por quaisquer outros profissionais sem que tal implique o não cumprimento do respetivo nível mínimo de segurança e qualidade socialmente desejado ou porque essas atividades não representam um perigo relevante para a segurança pública e para o ambiente; (ii) desadequada, em virtude de uma excessiva proteção do título profissional; ou (iii) desnecessária, por se ter tornado obsoleta, devido a desenvolvimentos legais, sociais ou profissionais. Propõe-se que a legislação e a regulamentação que elencam atividades reservadas a indivíduos inscritos na Ordem dos Arquitetos sejam alteradas com vista a tornarem-se mais focadas nos resultados a atingir (nomeadamente, no nível de qualidade desejada). Desse modo, vários profissionais com qualificações semelhantes, mas não idênticas, podem competir pelo mesmo trabalho.
13	Regulamento nº 336/2016 "Princípios deontológicos e procedimento disciplinar aplicáveis aos arquitetos"	Art. 2º (b); Art. 10º (7) (b)	Princípios deontológicos	Os arquitetos devem mostrar-se dignos das suas responsabilidades. Os arquitetos não devem executar qualquer manobra ou exercer qualquer pressão que possa afetar negativamente a liberdade de escolha dos potenciais consumidores.	Propõe-se que a norma seja alterada de forma a utilizar linguagem tão clara e específica quanto possível. Propõe-se, em alternativa, que a norma seja revogada se a mesma tiver sido ultrapassada na sua substância por legislação mais recente (que regula a matéria em causa), tiver perdido a sua eficácia (pois deveria vigorar apenas durante um determinado período de tempo ou ser aplicável apenas em certos casos) ou tiver deixado de ser útil (em resultado de desenvolvimentos tecnológicos).
14	Regulamento nº 322/2016 "Regras, condições, princípios e procedimentos aplicáveis no âmbito da constituição e do funcionamento das sociedades de arquitetos"	Art. 4º (2) (c)	Gestão de sociedades de profissionais	As sociedades de arquitetos que requeiram a respetiva inscrição na Ordem dos Arquitetos como membros da mesma devem ter, pelo menos, um administrador ou gestor executivo estabelecido em Portugal.	Propõe-se que as normas que restringem a gestão e a administração de sociedades de arquitetos sejam revogadas, permitindo que essas funções possam ser efetuadas por indivíduos que não sejam membros da Ordem dos Arquitetos.
15	Regulamento nº 322/2016 "Regras, condições, princípios e procedimentos aplicáveis no âmbito da constituição e do funcionamento das sociedades de arquitetos"	Art. 4º (3)	Propriedade de sociedades de profissionais	A maioria do capital social e dos direitos de voto das sociedades de arquitetos deve ser detida pelos sócios das mesmas que detenham participações sociais nessas sociedades e prestem, nas mesmas, os serviços profissionais incluídos no objeto principal das sociedades em causa.	Propõe-se que as normas que restringem a detenção do capital social e/ou dos direitos de voto de sociedades de arquitetos sejam revogadas, permitindo que a totalidade ou a maioria desse capital social e desses direitos de voto seja detida por quaisquer indivíduos e entidades (nomeadamente, por indivíduos que não sejam arquitetos e por entidades que não sejam sociedades de arquitetos).



N.º OCDE	N.º e título do ato legislativo	Artigo	Categoria temática	Descrição da restrição à concorrência	Propostas de alteração legislativa e/ou regulatória
16	Regulamento nº 322/2016 "Regras, condições, princípios e procedimentos aplicáveis no âmbito da constituição e do funcionamento das sociedades de arquitetos"	Art. 4º (5); Art. 4º (6)	Multidisciplinaridade e em sociedades de profissionais	As sociedades de arquitetos podem exercer atividades que não a atividade de arquitetos nos casos em que as mesmas não sejam incompatíveis com essa atividade. Em particular, as atividades de profissões sob a jurisdição de Ordens Profissionais que não a Ordem dos Arquitetos são incompatíveis com a atividade de arquitetos nos casos em que as Ordens Profissionais em causa impedirem a constituição de sociedades de profissionais que integrem arquitetos ou que desempenhem atividades reservadas à profissão de arquiteto.	Propõe-se que as incompatibilidades e os impedimentos relativos à profissão de arquiteto que possam impedir a oferta multidisciplinar de atividades por parte de sociedades de arquitetos sejam reavaliados pelo legislador, em conjunto com a Ordem dos Arquitetos, tomando em consideração a sua proporcionalidade face ao objetivo de política pública subjacente. Como regra geral, da listagem de incompatibilidades e impedimentos devem ser revogados aqueles não sejam considerados plenamente fundamentados e adequados ao objetivo de política pública subjacente.
17	Regulamento nº 322/2016 "Regras, condições, princípios e procedimentos aplicáveis no âmbito da constituição e do funcionamento das sociedades de arquitetos"	Art. 5º (3) (b)	Propriedade de sociedades de profissionais	As organizações associativas de arquitetos ou de profissionais equiparados a arquitetos constituídas em um país da UE ou do EEE que não Portugal que requeiram a inscrição na Ordem dos Arquitetos como membros da mesma ou cujas respetivas representações permanentes em Portugal requeiram tal devem ser entidades cuja maioria do capital social ou do poder de voto é detida por: (i) arquitetos ou profissionais equiparados a arquitetos no pleno exercício dos seus direitos; ou (ii) organizações associativas de arquitetos ou de profissionais equiparados a arquitetos cuja maioria dos direitos de voto seja detida por arquitetos ou de profissionais equiparados a arquitetos no pleno exercício dos seus direitos.	Propõe-se que as organizações associativas de arquitetos ou de profissionais equiparados a arquitetos constituídas em um país da UE ou do EEE que não Portugal não sejam impedidas de se inscrever ou de inscrever as respetivas representações permanentes em Portugal na Ordem dos Arquitetos apenas porque a maioria do seu capital social ou do seu poder de voto não é detida por determinados indivíduos ou entidades.
18	Regulamento nº 322/2016 "Regras, condições, princípios e procedimentos aplicáveis no âmbito da constituição e do funcionamento das sociedades de arquitetos"	Art. 16º (1)	Propriedade de sociedades de profissionais	Os arquitetos, sociedades de arquitetos e as organizações associativas de arquitetos ou de profissionais equiparados a arquitetos constituídas em um país da UE ou do EEE que não Portugal inscritas ou cujas respetivas representações permanentes em Portugal estejam inscritas na Ordem dos Engenheiros como membros da mesma podem ser sócios das sociedades de arquitetos detentores de participações sociais nessas sociedades e prestadores, nas mesmas, dos serviços profissionais incluídos no objeto principal das sociedades em causa em apenas uma sociedade profissional de arquitetos e apenas nos casos em que não participem em qualquer outra organização equiparada a sociedades de arquitetos em um país da UE ou do EEE.	Propõe-se que a norma seja revogada.
19	Nº não aplicável "Tabela de taxas e emolumentos cobrados pela Ordem dos Arquitetos em 2016"	Art. 8 (1)	Estágio profissional	Os indivíduos que requeiram a respetiva inscrição na Ordem dos Arquitetos como membros estagiários da mesma devem submeter a essa Ordem de Profissionais um pedido de inscrição no estágio profissional necessário para obter tal inscrição mediante o pagamento de uma taxa no valor de 200,00 €.	Propõe-se que o custo do estágio profissional seja determinado com base em critérios relacionados com: (i) a proporcionalidade da taxa em causa face aos custos incorridos com a prestação dos serviços subjacentes; (ii) a não discriminação entre os indivíduos aos quais é cobrada esse custo; (iii) a transparência da taxa em questão e do respetivo método de cálculo



## II.6.2. Engenheiros

Os engenheiros são indivíduos que detêm conhecimentos científicos e práticos vocacionados especificamente para o desenvolvimento de formas económicas de utilizar os materiais e as forças da natureza. Como tal, o exercício dessa profissão abrange uma ampla diversidade de atividades, incluindo o planeamento, a conceção, o desenvolvimento e a elaboração de sistemas e produtos, bem como a implementação, a produção e a operação de sistemas.

Em Portugal, os indivíduos que exercem a profissão de engenheiro são representados pela Ordem dos Engenheiros<sup>174</sup>, que também regula a profissão em causa<sup>175</sup>. Essa entidade tem por principal fim contribuir para o progresso da engenharia<sup>176</sup>, incentivando os esforços dos respetivos associados nos domínios científico, profissional e social e o cumprimento das regras de ética profissional pelos mesmos indivíduos.

Nesse contexto, é de destacar que apenas os indivíduos inscritos na Ordem dos Engenheiros podem praticar os atos reservados à respetiva profissão<sup>177</sup>. Em particular, os engenheiros são caracterizados por aplicarem as ciências e técnicas de engenharia nas atividades de investigação, conceção, estudo, projeto, fabrico, construção, produção, avaliação, fiscalização e controlo de qualidade e segurança, peritagem e auditoria de engenharia<sup>178</sup>.

Em 02.11.2017, 49.030 indivíduos encontravam-se inscritos na Ordem dos Engenheiros<sup>179</sup>.

De acordo com o indicador sobre a restritividade da regulação aplicável a profissões desenvolvido pela CE, em 11.2016, Portugal era o décimo país da UE com mais restrições no âmbito do acesso à e do exercício da profissão de engenheiro civil<sup>180,181</sup>.

### Diplomas legais objeto de propostas de alteração legislativa e regulamentar específicas (Cf. Anexo 7)

- Lei nº 41/2015, de 3 de junho, que estabelece as regras, as condições, os princípios e os procedimentos aplicáveis no âmbito do exercício da atividade de construção;
- Lei nº 15/2015, de 16 de fevereiro, que determina os requisitos necessários para aceder à e exercer a atividade das entidades e dos profissionais que atuam na área dos produtos petrolíferos;
- Lei nº 14/2015, de 16 de fevereiro, que determina os requisitos necessários para aceder à e exercer a atividade das entidades e dos profissionais responsáveis por instalações elétricas;
- Lei nº 65/2013, de 27 de agosto, que determina os requisitos necessários para aceder às e exercer as atividades das entidades que disponibilizam serviços de manutenção de instalações de elevação e das entidades que disponibilizam serviços de inspeção dessas instalações e dos respetivos profissionais;
- Lei nº 58/2013, de 20 de agosto, que determina os requisitos necessários para aceder às e exercer as atividades de perito qualificado para a certificação energética e de técnico de instalação e manutenção de edifícios e sistemas;
- Lei nº 7/2013, de 22 de janeiro, que estabelece as regras, as condições, os princípios e os procedimentos aplicáveis no âmbito do acesso às e do exercício das atividades de realização de auditorias energéticas e de elaboração e controlo da elaboração e do progresso de planos de racionalização dos consumos de energia no âmbito do Sistema de Gestão dos Consumos Intensivos de Energia e do Regulamento de gestão do consumo de energia no setor dos transportes;
- Lei nº 31/2009, de 3 de julho, alterada pela Lei nº 40/2015, de 1 de junho, que determina as qualificações profissionais necessárias para elaborar e subscrever projetos de arquitetura, engenharia ou paisagismo e fiscalizar e dirigir as obras de execução dos mesmos e dos deveres dos indivíduos que realizam essas atividades;

<sup>174</sup> Cf. Estatuto da Ordem dos Engenheiros, aprovado pelo Decreto-Lei nº 119/92, cit. *supra*, artigo 1º.

<sup>175</sup> Cf. Estatuto da Ordem dos Engenheiros, cit. *supra*, artigo 4º, n.º 2.

<sup>176</sup> Cf. Estatuto da Ordem dos Engenheiros, cit. *supra*, artigo 4º, n.º 1.

<sup>177</sup> Cf. Estatuto da Ordem dos Engenheiros, cit. *supra*, artigo 6º.

<sup>178</sup> Cf. Estatuto da Ordem dos Engenheiros, cit. *supra*, artigo 7º, n.º 1.

<sup>179</sup> Fonte: Ordem dos Engenheiros (comunicação de 02.11.2017).

<sup>180</sup> Foi o tipo de engenheiro cujo quadro legislativo e regulamentar aplicável ao mesmo foi analisado pela CE no âmbito da reforma da regulamentação dos serviços profissionais.

<sup>181</sup> Cf. "Communication on reform recommendations for regulation in professional services", COM(2016) 820 final, de 10.01.2017.



- Decreto-Lei nº 266-B/2012, de 31 de dezembro, que estabelece as regras, as condições, os princípios e os procedimentos aplicáveis no âmbito da determinação do nível de conservação de prédios urbanos e frações autónomas para os efeitos previstos no âmbito do arrendamento urbano, da reabilitação urbana e da conservação do edificado;
- Decreto-Lei nº 90/2010, de 22 de julho, que regulamenta a instalação, o funcionamento, a reparação e a alteração de equipamentos sob pressão;
- Decreto-Lei nº 123/2009, de 21 de maio, alterado pelo Decreto-Lei nº 92/2017, de 31 de julho, que estabelece as regras, as condições, os princípios e os procedimentos aplicáveis no âmbito da construção de, do acesso a e da instalação de redes e infraestruturas de comunicações eletrónicas;
- Decreto-Lei nº 152/2005, de 31 de agosto, alterado pelo Decreto-Lei nº 145/2017, de 30 de novembro, que estabelece as regras, as condições, os princípios e os procedimentos aplicáveis no âmbito da recuperação para reciclagem, valorização e destruição de substâncias que empobrecem a camada de ozono contidas em determinados equipamentos e da manutenção desses equipamentos e da assistência aos mesmos;
- Decreto-Lei nº 129/2002, de 2 de março, alterado pelo Decreto-Lei nº 96/2008, de 9 de junho, que regulamenta os requisitos acústicos aplicáveis aos edifícios;
- Decreto-Lei nº 119/92, de 30 de junho, alterado pela Lei nº 123/2015, de 2 de setembro, que aprova o Estatuto da Ordem dos Engenheiros;
- Decreto-Lei nº 379/80, de 16 de setembro, alterado pelo Decreto-Lei nº 98/2001, de 28 de março, que estabelece as regras, as condições, os princípios e os procedimentos aplicáveis no âmbito do estabelecimento e da exploração das instalações elétricas das embarcações;
- Decreto-Lei nº 39600, de 3 de abril de 1954, alterado pelo Decreto-Lei nº 39847, de 8 de outubro de 1954, que determina as qualificações profissionais necessárias para assinar projetos de construções ou reconstruções importantes em zonas de proteção;
- Decreto-Lei nº 23:511, de 26 de janeiro de 1934, que determina as qualificações profissionais necessárias para elaborar projetos de abastecimento de água e de construção de redes de esgoto e projetos de obras de melhoramentos urbanos e rurais;
- Regulamento nº 189/2017, de 13 de abril, que estabelece as regras, as condições, os princípios e os procedimentos aplicáveis no âmbito da admissão de indivíduos em cada uma das categorias de membro da Ordem dos Engenheiros e da atribuição de níveis e títulos profissionais a esses indivíduos;
- Regulamento nº 1125/2016, de 30 de dezembro, que estabelece as regras, as condições, os princípios e os procedimentos aplicáveis no âmbito do estágio profissional necessário para deter o título profissional de engenheiro;
- Regulamento nº 147/2013, de 29 de abril, que estabelece as regras, as condições, os princípios e os procedimentos aplicáveis no âmbito da criação e da extinção de especializações no âmbito da atividade de engenharia e à atribuição de títulos profissionais nesse contexto;
- Inscrição de indivíduos na Ordem dos Engenheiros, que estabelece as regras, as condições, os princípios e os procedimentos aplicáveis no âmbito da Inscrição de indivíduos na Ordem dos Engenheiros como membros estagiários ou membros efetivos.

### **Propostas-chave de alteração legislativa e/ou regulamentar**

#### **Funções de autorregulação da Ordem de Profissionais**

O Estatuto da Ordem dos Engenheiros<sup>182</sup> determina que essa Ordem de Profissionais, no exercício dos seus poderes públicos, desempenha os seguintes dois tipos de funções: no âmbito da representação dos engenheiros perante outros indivíduos e entidades; e no âmbito da regulação da profissão de engenheiro.

Consequentemente, a profissão de engenheiro, em particular o acesso à mesma e o respetivo exercício, é regulada pelos Estatutos, aprovados pelo legislador, e por regulamentos adotados pela Ordem, em função dos poderes atribuídos pelo legislador. A sua implementação é feita pelos próprios profissionais em causa,

<sup>182</sup> Cf. Estatuto da Ordem dos Engenheiros, cit. *supra*, artigo 4º, n.º 2.



uma vez que os órgãos dirigentes da Ordem dos Engenheiros são compostos exclusivamente por membros da Ordem.

O exercício da profissão de engenheiro exige qualificações académicas e profissionais com um elevado grau de especificidade. O Estado e a sociedade reconhecem que são os próprios profissionais que detêm conhecimentos fundamentais para a identificação e a avaliação dos modelos alternativos de regulação da respetiva profissão e para a decisão sobre qual dos mesmos deve ser implementado, tomando em consideração, em particular, as necessidades dos engenheiros e, também, as necessidades dos consumidores.

Contudo, a mesma situação pode levar à adoção de medidas legislativas e autorregulatórias que, acima de tudo, pretendam salvaguardar os interesses dos engenheiros inscritos na Ordem dos Engenheiros, em detrimento do interesse público, podendo, inclusive, ser restritivas da concorrência. Essas medidas podem consistir, em particular: na fixação de condições de transação, em particular dos preços, aplicáveis aos serviços disponibilizados pelos engenheiros; no estabelecimento de requisitos de acesso à profissão de engenheiro, em particular relativos às qualificações académicas e profissionais mínimas necessárias para exercer a mesma, que não sejam devidamente fundamentados e adequados ao objetivo de política pública subjacente; mas também, na determinação de restrições à propriedade, à gestão e à multidisciplinariedade; e na análise de queixas relativas a serviços prestados por engenheiros apresentadas por consumidores e na decisão sobre as mesmas com base em critérios não objetivos.

A atribuição à Ordem dos Engenheiros de atribuições no âmbito da regulação da profissão de engenheiro pode ter como consequências: o aumento significativo dos custos incorridos pelos (potenciais ou efetivos) engenheiros, que são influenciados em larga medida pelos requisitos de acesso à profissão de engenheiro, como sejam aqueles que se prendem com a determinação de taxas e características do estágio.

A introdução de um órgão independente com funções de regulação incentivará uma melhor regulamentação da profissão. Esta solução atenuará o conflito entre alguns interesses da profissão e o interesse público, inerente no sistema de autorregulamentação, aumentando o bem-estar social.

#### *Proposta de alteração legislativa e/ou regulamentar*

Propõe-se que o legislador altere o quadro legislativo e regulatório aplicável à profissão de engenheiro separando a função regulatória da função representativa atualmente atribuídas à Ordem dos Engenheiros.

Tal separação envolverá a criação de um órgão independente, que poderá ser externo à Ordem Profissional e por setor de atividade, ou poderá ser criado um órgão dentro da atual Ordem Profissional efetivamente separado dos restantes órgãos da Ordem Profissional.

O órgão independente assumiria a principal regulamentação da profissão, como matérias que dizem respeito ao acesso à profissão.

A direção do órgão regulador seria composta por representantes da própria profissão e de outras pessoas, incluindo indivíduos de alto perfil de outros órgãos reguladores ou organizações, representantes de organizações de consumidores e académicos.

### **Reserva de atividades**

O Estatuto da Ordem dos Engenheiros determina que o título profissional de engenheiro apenas pode ser atribuído a indivíduos inscritos na Ordem dos Engenheiros como membros efetivos da mesma. Para além disso, o Regulamento nº 189/2017<sup>183</sup> estabelece que os níveis profissionais de engenheiro de nível 1 e engenheiro de nível 2 e os títulos profissionais de engenheiro sénior e engenheiro conselheiro apenas podem ser atribuídos a engenheiros específicos. Analogamente, o Regulamento nº 147/2013<sup>184</sup> estabelece que o título profissional de engenheiro especialista apenas pode ser atribuído a engenheiros específicos.

<sup>183</sup> Cf. Em particular, os artigos 16º, 19º e 20º desse diploma.

<sup>184</sup> Cf. Em particular, o artigo 9º desse diploma.



Nesse contexto, várias normas incluídas nos diplomas Portugueses aplicáveis à profissão de engenheiro estabelecem que determinadas atividades relacionadas com diversos setores económicos apenas podem ser desenvolvidas por profissionais específicos e, em particular, por engenheiros ou por engenheiros específicos.

A regulação da profissão de engenheiro com base na obrigatoriedade de os indivíduos em causa serem titulares de documentos habilitantes para exercer essa profissão e na atribuição de níveis e títulos profissionais de engenheiro específicos é expectável reduzir significativamente a assimetria de informação existente entre os indivíduos que exercem a profissão de engenheiro e os consumidores. De facto, apenas cada um desses profissionais tem informação perfeita sobre o nível de segurança e qualidade dos serviços que realiza.

Contudo, tal regulação diminui o número de indivíduos que podem exercer a profissão de engenheiro e o número de engenheiros que podem desempenhar determinadas atividades e, como tal, afeta negativamente a concorrência, respetivamente, na profissão e nas atividades em causa. De facto: (i) a mera ausência de inscrição na Ordem dos Engenheiros inviabiliza que indivíduos com as qualificações académicas e profissionais mínimas necessárias para exercer a profissão de engenheiro desempenhem a mesma; e (ii) a mera ausência de detenção de níveis e títulos profissionais de engenheiro específicos impede que indivíduos com as qualificações académicas e profissionais mínimas necessárias para desempenhar determinadas atividades no âmbito da profissão de engenheiro realizem as mesmas.

Adicionalmente, a existência de atividades reservadas exclusivamente a engenheiros ou a engenheiros específicos ou reservadas a engenheiros ou a engenheiros específicos e, também, a um conjunto específico de outros profissionais pode contribuir para o aumento do nível de segurança e qualidade dos serviços em causa. De facto, há diversas atividades cuja realização exige conhecimentos ou experiência particularmente específicos, que esses profissionais, em princípio, detêm.

No entanto, essa reserva de atividades também afeta negativamente a concorrência nas atividades em causa, uma vez que pode levar à diminuição do número de indivíduos que podem desenvolver as mesmas, em virtude de tal não ser permitido a indivíduos com determinadas características. Tal tem como principais consequências o aumento dos preços aplicáveis às atividades em causa e a limitação das escolhas disponibilizadas aos consumidores, o que tende a dificultar a correspondência entre o tipo de serviços profissionais disponibilizados e o tipo de serviços procurados, já que os consumidores podem pretender serviços cuja realização por indivíduos aos quais a mesma não esteja reservada não colocaria em causa as respetivas segurança e qualidade.

Nesse contexto, é de notar que se reconhece a necessidade de definir, no quadro legislativo e regulatório relevante, os casos gerais em que as habilitações académicas e profissionais dos indivíduos que realizam determinadas atividades garantem o nível mínimo de segurança e qualidade dos serviços em causa socialmente desejado. Sem prejuízo, reconhece-se, também, que alguns dos indivíduos que não cumprem os requisitos relativos a essas habilitações necessários para desenvolver uma determinada atividade podem ter especialização profissional ou anos de experiência igualmente adequados para a realização das tarefas em causa com a segurança e a qualidade desejadas.

A esse propósito, é de notar que, até à implementação do Processo de Bolonha, as habilitações académicas necessárias para aceder à e exercer a profissão de engenheiro eram iguais em termos de matérias e superiores em termos de grau às respetivas habilitações necessárias para aceder à e exercer a profissão de engenheiro técnico<sup>185</sup>. Por isso, o quadro legislativo e regulatório relevante considera que, de um modo geral, os engenheiros e os engenheiros técnicos podem desempenhar as mesmas atividades, mas o número de anos de experiência necessário para desempenhar cada uma dessas atividades é menor no caso dos engenheiros do que no caso dos engenheiros técnicos.

Ao nível da UE, a abordagem regulatória da profissão de engenheiro civil<sup>186</sup> é significativamente diferente entre os vários países da UE<sup>187</sup>.

<sup>185</sup> Ver capítulo II.6.2 – Exigência de qualificações académicas específicas e capítulo II.6.3 – Exigência de qualificações académicas específicas, respetivamente.

<sup>186</sup> Foi o tipo de engenheiro cujo quadro legislativo e regulamentar aplicável ao mesmo foi analisado pela CE no âmbito da reforma da regulamentação dos serviços profissionais.

<sup>187</sup> Cf. “Communication on reform recommendations for regulation in professional services”, COM(2016) 820 final, de 10.01.2017.



A maior parte desses países regula a profissão de engenheiro civil<sup>188</sup>.

Os restantes países da UE (como a Estónia, a Holanda e a Suécia), alternativamente, controlam as competências dos engenheiros civis que realizam determinadas atividades através da certificação das competências dos indivíduos em causa ou da avaliação específica das competências e experiência de cada um desses indivíduos como condição necessária para disponibilizar os serviços em questão<sup>189</sup>.

No que respeita aos países da UE que regulam a profissão de engenheiro civil, cerca de 14 países da UE estabelecem a inscrição na Ordem de Profissionais nacional relevante como requisito necessário para aceder à e exercer a profissão de engenheiro civil<sup>190</sup>.

Alguns dos países da UE (como a Bélgica, a França e o Reino Unido) regulam a profissão de engenheiro civil apenas com base na obrigatoriedade de os indivíduos em causa serem titulares de um título profissional de engenheiro civil<sup>191</sup>.

Na maioria dos países da UE (como em Portugal, na Croácia, na Eslovénia, em Espanha, na Finlândia, na Grécia, na Hungria, na Irlanda, na Itália, na Letónia, na Lituânia, no Luxemburgo, na Polónia, no Reino Unido, na República Checa, na República Eslovaca e na Roménia), a profissão de engenheiro civil deve ser exercida de acordo com os termos (em particular, os limites) previstos para tal nos documentos habilitantes concedidos e/ou decorrentes dos vários níveis de responsabilidade atribuídos<sup>192</sup>.

Adicionalmente, a reserva de atividades associada à profissão de engenheiro civil existente na maior parte dos países da UE refere-se, principalmente, às atividades de conceção e de construção<sup>193</sup>. Alternativamente, em Portugal, na Áustria, em Espanha, em Itália, na Polónia, na República Checa e na Roménia, essa reserva abrange um conjunto vasto de atividades e, em alguns dos países em causa, é partilhada com outros profissionais<sup>194</sup>.

Esta abertura pode conduzir a maior diversidade e à cobrança de preços mais baixos pela prestação dos serviços em causa, em benefício dos consumidores.

#### *Proposta de alteração legislativa e/ou regulamentar*

Propõe-se que as atividades reservadas a indivíduos inscritos na Ordem dos Engenheiros sejam reavaliadas pelo legislador, em conjunto com as Ordens de Profissionais relevantes. Em regra, as atividades apenas devem ser reservadas a determinados profissionais na estrita medida em que tal seja necessário, adequado e proporcional para garantir o nível mínimo de segurança e qualidade dos serviços.

Propõe-se que as atividades reservadas a categorias específicas de profissionais (em particular, as atividades reservadas a profissionais que cumpram requisitos mínimos relativos a especialização profissional ou a anos de experiência) sejam abolidas nos casos em que essa proteção é: (i) desproporcional em relação ao objetivo de política pública prosseguido, porque as atividades em causa podem ser executadas por quaisquer outros profissionais sem que tal implique o não cumprimento do respetivo nível mínimo de segurança e qualidade socialmente desejado ou porque essas atividades não representam um perigo relevante para a segurança pública e para o ambiente; (ii) desadequada, em virtude de uma excessiva proteção do título profissional; ou (iii) desnecessária, por se ter tornado obsoleta, devido a desenvolvimentos legais, sociais ou profissionais.

Propõe-se que a legislação e a regulamentação que elencam atividades reservadas a indivíduos inscritos na Ordem dos Engenheiros sejam alteradas com vista a tornarem-se mais focadas nos resultados a atingir (nomeadamente, no nível de qualidade desejada). Desse modo, vários profissionais com qualificações semelhantes, mas não idênticas, podem competir pelo mesmo trabalho.

<sup>188</sup> *Idem.*

<sup>189</sup> *Idem.*

<sup>190</sup> *Idem.*

<sup>191</sup> *Idem.*

<sup>192</sup> *Idem.*

<sup>193</sup> *Idem.*

<sup>194</sup> *Idem.*



### **Exigência de qualificações académicas específicas**

O Estatuto da Ordem dos Engenheiros<sup>195</sup> determina que os indivíduos que requeiram a inscrição na Ordem dos Engenheiros como membros efetivos da mesma devem ser titulares, pelo menos, do grau de licenciado em Engenharia.

O estabelecimento de habilitações académicas mínimas necessárias para ter acesso à e exercer a profissão de engenheiro e a consequente limitação das vias académicas de acesso à e de exercício da mesma profissão contribuem para o aumento do nível de segurança e qualidade dos serviços em causa. De facto, o desenvolvimento das atividades reservadas exclusivamente a engenheiros ou reservadas a engenheiros e, também, a um conjunto específico de outros profissionais exige conhecimentos com um elevado grau de especificidade, que os indivíduos detentores das referidas qualificações académicas, em princípio, detêm.

No entanto, essa limitação de habilitações académicas e de vias de obtenção das mesmas também pode levar à diminuição do número de indivíduos que podem desenvolver as atividades em causa, uma vez que aumenta significativamente os custos incorridos pelos (potenciais ou efetivos) profissionais, em particular com a obtenção do respetivo título académico, e inviabiliza indivíduos com determinadas características de desempenharem as tarefas em questão. Essa situação tem como principais consequências o aumento dos preços aplicáveis às atividades em causa e a limitação das escolhas disponibilizadas aos consumidores, o que tende a dificultar a correspondência entre o tipo de serviços profissionais disponibilizados e o tipo de serviços procurados, já que os consumidores podem pretender serviços cuja realização por indivíduos que não sejam titulares das referidas qualificações académicas não colocaria em causa as respetivas segurança e qualidade.

Assim, as qualificações académicas mínimas necessárias para ter acesso à e exercer a profissão de engenheiro e as vias académicas de acesso à e de exercício da mesma profissão apenas devem ser limitadas na estrita medida em que tal seja necessário para garantir que os serviços prestados por esses profissionais têm, pelo menos, a segurança e a qualidade mínimas socialmente desejadas.

A existência de vias alternativas de obtenção das qualificações académicas necessárias para o acesso à profissão de engenheiro pode conduzir a maiores diversidade e inovação na oferta de serviços, nomeadamente através da disponibilização de serviços com uma maior componente multidisciplinar, que ofereçam soluções para problemas mais complexos. Pode verificar-se, também, uma maior concorrência entre os profissionais que podem realizar uma determinada atividade, o que poderá levar a uma descida de preços, em benefício dos consumidores.

#### *Proposta de alteração legislativa e/ou regulamentar*

Propõe-se que o legislador, em colaboração com a Ordem dos Engenheiros, estabeleça um processo transparente, proporcional e não discriminatório de identificação de vias alternativas de aquisição das qualificações académicas necessárias para acesso à profissão de engenheiro. Esse processo deve possibilitar que a profissão de engenheiro seja acessível a quem seja titular de diplomas universitários que não uma licenciatura em Engenharia. Tal deve ser, igualmente, aplicável, com as devidas adaptações, aos vários níveis e títulos profissionais associados à profissão de engenheiro.

Estas vias alternativas podem, nomeadamente, exigir a titularidade de uma pós-graduação ou de um curso de conversão de um determinado grau académico em outro grau académico que permitam o desenvolvimento das atividades em causa com um nível elevado de segurança e qualidade.

Sem prejuízo, todos os indivíduos que pretendam exercer a profissão de engenheiro devem completar com sucesso o estágio profissional e devem ser aprovados nos exames da Ordem dos Engenheiros requeridos para tal.

### **Exigência de realização de estágio profissional com características específicas**

O Regulamento nº 1125/2016<sup>196</sup> determina que a inscrição de um indivíduo na Ordem dos Engenheiros exige a frequência de um estágio profissional cuja duração pertença a um dos seguintes intervalos de tempo:

<sup>195</sup> Cf. Em particular, o artigo 15º, n.º 1, alínea a) e n.º 2, alínea a) do mesmo.

<sup>196</sup> Cf. Regulamento nº 1125/2016, cit. *supra*, artigo 14º, n.º 1.





superior a seis meses e inferior a 12 meses (que é inferior à respetiva duração máxima prevista na Lei nº 2/2013<sup>197</sup>, de 18 meses) nos casos em que o indivíduo em causa seja titular, pelo menos, do grau de mestre em Engenharia; ou superior a 18 meses e inferior a 24 meses (que é superior à respetiva duração máxima prevista na Lei nº 2/2013<sup>198</sup>, de 18 meses) nos casos em que o indivíduo em causa seja titular, pelo menos, do grau de licenciado em Engenharia.

Adicionalmente, o Regulamento nº 1125/2016<sup>199</sup> estabelece que o exame necessário para completar esse estágio deve ser avaliado por indivíduos inscritos na Ordem dos Engenheiros como membros efetivos da mesma durante um período de tempo superior a cinco anos e um dos quais deve ser o orientador do estágio em causa, isto é, por pares.

Para além disso, o pedido de inscrição no mesmo estágio exige o pagamento de uma taxa no valor de EUR 80<sup>200</sup>.

A exigência de realização de um estágio profissional para aceder à profissão de engenheiro constitui uma barreira à concorrência. Nesse sentido, importa aferir a proporcionalidade das características desse estágio, como sejam a sua duração<sup>201</sup>, o seu objeto, o seu modelo de avaliação e os custos associados ao mesmo, que podem ser desproporcionais em relação ao objetivo de política pública prosseguido e, até mesmo, desnecessários para cumpri-lo.

A implementação destas medidas pode levar a uma redução dos custos de oportunidade que o estágio em causa implica, bem como a um aumento da independência e da transparência do seu processo de avaliação, sem colocar em causa a sua qualidade. Assim, esse estágio tende a tornar-se mais atrativo para indivíduos que queiram inscrever-se na Ordem dos Engenheiros e, conseqüentemente, o número de indivíduos habilitados a concorrer no mercado exercendo a profissão de engenheiro tende a aumentar, o que pode levar a uma descida dos preços dos respetivos serviços profissionais, em benefício dos consumidores.

#### *Propostas de alteração legislativa e/ou regulamentar*

Propõe-se que o legislador, em conjunto com a Ordem dos Engenheiros, reanalise as características do estágio profissional necessário à inscrição de indivíduos na Ordem dos Engenheiros, com o objetivo de certificar que, com o mesmo, os candidatos adquirem a formação profissional e ética exigida para o adequado acesso à e exercício da profissão de engenheiro.

Essa reavaliação deve garantir, em particular, que: (i) a duração do estágio profissional nos casos em que os indivíduos em causa sejam titulares, pelo menos, do grau de licenciado em Engenharia seja diminuída para, no máximo, 18 meses, em conformidade com a Lei n.º 2/2013; (ii) a avaliação do exame necessário para completar o estágio profissional seja realizada por uma entidade independente da Ordem dos Engenheiros e que inclua membros dessa Ordem de Profissionais e, também, outros indivíduos das áreas técnicas e científicas de reconhecido mérito, tais como professores universitários; e (iii) o custo do estágio profissional seja determinado com base em critérios relacionados com a proporcionalidade da taxa em causa face aos custos incorridos com a prestação dos serviços subjacentes, a não discriminação entre os indivíduos aos quais é cobrada esse custo, a transparência da taxa em questão e do respetivo método de cálculo<sup>202</sup>.

#### **Restrições à propriedade de sociedades de profissionais**

O Estatuto da Ordem dos Engenheiros<sup>203</sup> determina que a maioria do capital social com direitos de voto das sociedades de engenheiros deve ser detida pelos seguintes tipos de agentes: engenheiros estabelecidos em

<sup>197</sup> Cf. Lei n.º 2/2013, cit. *supra*, artigo 8.º, n.º 2.

<sup>198</sup> Cf. Lei n.º 2/2013, cit. *supra*, artigo 8.º, n.º 2.

<sup>199</sup> Cf. Regulamento nº 1125/2016, cit. *supra*, artigo 26º, n.º 2.

<sup>200</sup> Cf. Regras, condições, princípios e procedimentos aplicáveis no âmbito da inscrição de indivíduos na Ordem dos Engenheiros como membros estagiários ou efetivos da mesma, artigo 8, n.º 3.

<sup>201</sup> Não deve ser superior a 18 meses (Cf. Lei n.º 2/2013, cit. *supra*, artigo 8.º, n.º 2).

<sup>202</sup> Cf. Princípios constantes da Lei Geral Tributária (LGT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 398/98, cit. *supra*, artigo 4º, n.º 2, e da Constituição da República Portuguesa (CRP), aprovada pelo Decreto de 10.04.1976, artigo 266º, n.º 2.

<sup>203</sup> Cf. Estatuto da Ordem dos Engenheiros, cit. *supra*, artigo 11º, n.º 9.



Portugal; sociedades de engenheiros; e determinadas organizações associativas de profissionais equiparados a engenheiros constituídas em um país da UE ou do EEE que não Portugal.

Tal constitui uma restrição à propriedade de sociedades de engenheiros, encontrando-se a mesma consagrada, também, na Lei n.º 2/2013<sup>204</sup> e na Lei n.º 53/2015<sup>205</sup>.

Esta restrição à propriedade de sociedades de engenheiros é uma barreira à concorrência no âmbito da profissão de engenheiro e tem como principal consequência a diminuição do número de sociedades de engenheiros. Com efeito, tal conduz a: uma diminuição das fontes de investimento aquando da sua constituição ou no decorrer da sua atividade; um aumento significativo dos custos operacionais incorridos, que são influenciados em larga medida pelo custo do capital<sup>206</sup>; uma inviabilização da participação de indivíduos e entidades com conhecimentos específicos na área da administração e da gestão de empresas no processo decisório enquanto sócios majoritários das mesmas; e, conseqüentemente, uma limitação das escolhas disponibilizadas aos consumidores, o que tende a dificultar a correspondência entre o tipo de serviços profissionais disponibilizados e o tipo de serviços procurados.

Ao permitir o acesso a mais fontes de capital, a abertura total do capital social com direitos de voto de sociedades de engenheiros a quaisquer indivíduos e entidades permite um maior investimento nessas sociedades, aumentos de escala nas suas operações e uma melhor gestão de risco pelas mesmas, reduzindo os custos operacionais incorridos pelas sociedades em causa, o que permite a cobrança de menores honorários pelos serviços prestados, para benefício dos consumidores.

*Proposta de alteração legislativa e/ou regulamentar*

Propõe-se que o legislador revogue as normas que restringem a detenção do capital social e/ou dos direitos de voto de sociedades de engenheiros, permitindo que a totalidade ou a maioria desse capital social e desses direitos de voto seja detida por quaisquer indivíduos e entidades (nomeadamente, por indivíduos que não sejam engenheiros e por entidades que não sejam sociedades de engenheiros).

### **Restrições à gestão e à administração de sociedades de profissionais**

113

O Estatuto da Ordem dos Engenheiros<sup>207</sup> determina que os membros do órgão executivo das sociedades de engenheiros, independentemente da sua qualidade de membros da Ordem dos Engenheiros, devem respeitar os princípios deontológicos, a autonomia técnica e científica e as garantias conferidas aos engenheiros pelo quadro legislativo e regulatório relevante.

Conseqüentemente, as sociedades de engenheiros devem ser geridas, pelo menos, parcialmente pelos próprios profissionais em causa<sup>208</sup>.

Tal constitui uma restrição à gestão e à administração de sociedades de engenheiros. Similarmente, a Lei n.º 2/2013 e a Lei n.º 53/2015<sup>209</sup> impõem que um dos membros do órgão executivo das sociedades de profissionais seja um desses profissionais.

Esta restrição à gestão e à administração de sociedades de engenheiros é uma barreira à concorrência no âmbito da profissão de engenheiro.

Essa situação limita a capacidade das sociedades de engenheiros de ajustar a sua decisão sobre as respetivas estruturas de administração e gestão às suas necessidades, uma vez que inviabiliza que essas sociedades

<sup>204</sup> Cf. Lei n.º 2/2013, cit. *supra*, artigo 27.º, n.º 3, a) e artigo 27.º, n.º 4.

<sup>205</sup> Cf. Lei n.º 53/2015, cit. *supra*, artigo 8.º, n.ºs 1, 2 e 4, e artigo 9.º, n.º 2.

<sup>206</sup> Inclui a remuneração das instituições financeiras nos casos em que as sociedades de engenheiros recorrem às mesmas para financiar a respetiva constituição ou atividade.

<sup>207</sup> Cf. Em particular, o artigo 11º, n.º 6 do mesmo.

<sup>208</sup> Essa conclusão decorre do facto de a norma em questão fazer referência à “qualidade de membros da Ordem [dos Engenheiros]” dos membros do órgão executivo das sociedades de engenheiros. De facto, tal pode levar a que a mesma norma seja interpretada como inviabilizando que o órgão executivo em causa seja constituído exclusivamente por indivíduos que não sejam membros da Ordem dos Engenheiros.

<sup>209</sup> Cf. Lei n.º 53/2015, cit. *supra*, artigo 9.º, n.º 3; Lei n.º 2/2013, cit. *supra*, artigo 27.º, n.º 3, alínea b), e artigo 27.º, n.º 4.



sejam administradas e geridas exclusivamente por indivíduos que não sejam engenheiros; e pode ainda levar a um aumento dos custos incorridos pelas sociedades de engenheiros.

Uma gestão profissionalizada, e responsável perante os sócios, poderá beneficiar a própria sociedade, dado o maior conhecimento que os gestores poderão ter do mercado, isto é, do tipo de serviços procurados por empresas e famílias, bem como das inovações que poderão ser introduzidas na prestação de serviços jurídicos, para benefício dos clientes.

#### *Proposta de alteração legislativa e/ou regulamentar*

Propõe-se que o legislador elimine as normas que restringem, total ou parcialmente, a gestão e administração de sociedades de profissionais por pessoas que não sejam profissionais inscritos na Ordem Profissional dos Engenheiros.

Propõe-se a separação entre a propriedade e a gestão e administração de sociedades de profissionais de engenheiros.

Propõe-se que a gestão e administração estejam abertas a indivíduos não-profissionais e com outras profissões.

### **Restrições à multidisciplinaridade em sociedades de profissionais**

O Estatuto da Ordem dos Engenheiros<sup>210</sup> determina que as sociedades profissionais de engenheiros podem exercer outras atividades conjuntamente com a atividade de engenheiros nos casos em que as mesmas não sejam incompatíveis com essa atividade e em relação às quais o Estatuto da Ordem dos Engenheiros não preveja qualquer impedimento.

Desse modo, embora a existência de multidisciplinaridade em sociedades profissionais de engenheiros seja permitida, ela é limitada por via de incompatibilidades e impedimentos com o exercício conjunto com outras profissões.

Tal encontra-se de acordo com o princípio estatuído nas leis-quadro, a Lei nº 2/2013 e a Lei nº 53/2015<sup>211</sup>, nos termos das quais podem ser constituídas sociedades de profissionais que tenham por objeto principal o exercício de profissões organizadas numa única associação pública profissional, em conjunto ou em separado com o exercício de outras profissões ou atividades, desde que seja observado o regime de incompatibilidades e impedimentos aplicável.

Contudo, as incompatibilidades e os impedimentos relativos à profissão de engenheiro não se encontram exaustivamente listadas. O quadro legislativo e regulamentar aplicável pode por isso limitar a multidisciplinaridade em sociedades profissionais de engenheiros.

Importa, por isso, aferir da adequação, necessidade e proporcionalidade sobre uma listagem de incompatibilidades e de impedimentos que estejam em causa, devendo ser eliminados aqueles que sejam desproporcionais.

Incompatibilidades e impedimentos não justificados podem gerar: uma diminuição das fontes de receita que podem ser utilizadas aquando da constituição ou no decorrer da atividade de uma sociedade; uma diminuição da capacidade de recuperar os custos; uma diminuição da capacidade de aproveitar economias de escala e economias de gama e, desse modo, levar a um aumento nos custos; e uma diminuição da capacidade de gerir o risco associado à volatilidade da procura através da disponibilização de outras atividades profissionais.

Em resultado, esta situação é passível de se traduzir num aumento dos preços aplicáveis às atividades em causa e limitadas escolhas disponibilizadas aos consumidores, o que tende a dificultar a correspondência entre o tipo de serviços profissionais disponibilizados e o tipo de serviços procurados. Com efeito, os consumidores podem preferir relacionar-se com apenas um prestador de serviços (que disponibilize diversos serviços profissionais), em detrimento de lidar com vários prestadores de serviços (cada um dos quais que disponibilize um determinado tipo de serviços profissionais).

<sup>210</sup> Cf. Em particular, o artigo 11º, n.º 7 do mesmo.

<sup>211</sup> Cf. Lei n.º 53/2015, cit. *supra*, artigo 7.º, n.º 2; Lei n.º 2/2013, cit. *supra*, artigo 27.º, n.º 1 e n.º 4.



*Proposta de alteração legislativa e/ou regulamentar*

Propõe-se que o legislador, em conjunto com a Ordem dos Engenheiros, reavalie a proporcionalidade das incompatibilidades e dos impedimentos relativos à oferta de atividades multidisciplinares por parte de sociedades profissionais de engenheiros, tomando em consideração a sua proporcionalidade face ao objetivo de política pública subjacente.

Como regra geral, essas incompatibilidades e esses impedimentos devem ser abolidos nos casos em que não sejam considerados plenamente fundamentados e adequados ao objetivo de política pública subjacente.



**Anexo 7: Propostas de alteração do quadro legislativo e regulatório de profissão liberal autorregulada: engenheiro**

N.º OCDE	N.º e título do ato legislativo	Artigo	Categoria temática	Descrição da restrição à concorrência	Propostas de alteração legislativa e/ou regulatória
TS Common Provisions-01	Lei nº 41/2015 "Regime jurídico aplicável ao exercício da atividade de construção"	Art. 6º e Anexo I	Reserva de atividades	Determinadas atividades relacionadas com o setor da construção apenas podem ser desenvolvidas por profissionais específicos e, em particular, por arquitetos, engenheiros e/ou engenheiros técnicos específicos.	<p>Propõe-se que as atividades reservadas a indivíduos inscritos na Ordem dos Engenheiros sejam reavaliadas pelo legislador, em conjunto com as Ordens de Profissionais relevantes. Em regra, as atividades apenas devem ser reservadas a determinados profissionais na estrita medida em que tal seja necessário, adequado e proporcional para garantir o nível mínimo de segurança e qualidade dos serviços.</p> <p>Propõe-se que as atividades reservadas a categorias específicas de profissionais (em particular, as atividades reservadas a profissionais que cumpram requisitos mínimos relativos a especialização profissional ou a anos de experiência) sejam abolidas nos casos em que essa proteção é: (i) desproporcional em relação ao objetivo de política pública prosseguido, porque as atividades em causa podem ser executadas por quaisquer outros profissionais sem que tal implique o não cumprimento do respetivo nível mínimo de segurança e qualidade socialmente desejado ou porque essas atividades não representam um perigo relevante para a segurança pública e para o ambiente; (ii) desadequada, em virtude de uma excessiva proteção do título profissional; ou (iii) desnecessária, por se ter tornado obsoleta, devido a desenvolvimentos legais, sociais ou profissionais.</p> <p>Propõe-se que a legislação e a regulamentação que elencam atividades reservadas a indivíduos inscritos na Ordem dos Engenheiros sejam alteradas com vista a tornarem-se mais focadas nos resultados a atingir (nomeadamente, no nível de qualidade desejada). Desse modo, vários profissionais com qualificações semelhantes, mas não idênticas, podem competir pelo mesmo trabalho.</p>
TS Common Provisions-02	Lei nº 15/2015 "Requisitos necessários para aceder à e exercer a atividade das entidades e dos profissionais que atuam na área dos produtos petrolíferos"	Art. 12º; Art. 20º; Art. 27º; Art. 32º; Art. 44º; Art. 46º; Art. 47º	Reserva de atividades	A atividade das entidades e dos profissionais que atuam na área dos produtos petrolíferos apenas pode ser desenvolvida por profissionais específicos e, em particular, por engenheiros e/ou engenheiros técnicos específicos.	<p>Propõe-se que as atividades reservadas a indivíduos inscritos na Ordem dos Engenheiros sejam reavaliadas pelo legislador, em conjunto com as Ordens de Profissionais relevantes. Em regra, as atividades apenas devem ser reservadas a determinados profissionais na estrita medida em que tal seja necessário, adequado e proporcional para garantir o nível mínimo de segurança e qualidade dos serviços.</p> <p>Propõe-se que as atividades reservadas a categorias específicas de profissionais (em particular, as atividades reservadas a profissionais que cumpram requisitos mínimos relativos a especialização profissional ou a anos de experiência) sejam abolidas nos casos em que essa proteção é: (i) desproporcional em relação ao objetivo de política pública prosseguido, porque as atividades em causa podem ser executadas por quaisquer outros profissionais sem que tal implique o não cumprimento do respetivo nível mínimo de segurança e qualidade socialmente desejado ou porque essas atividades não representam um perigo relevante para a segurança pública e para o ambiente; (ii) desadequada, em virtude de uma excessiva proteção do título profissional; ou (iii) desnecessária, por se ter tornado obsoleta, devido a desenvolvimentos legais, sociais ou profissionais.</p> <p>Propõe-se que a legislação e a regulamentação que elencam atividades reservadas a indivíduos inscritos na Ordem dos Engenheiros sejam alteradas com vista a tornarem-se mais focadas nos resultados a atingir (nomeadamente, no nível de qualidade desejada). Desse modo, vários profissionais com qualificações semelhantes, mas não idênticas, podem competir pelo mesmo trabalho.</p>
TS Common Provisions-03	Lei nº 14/2015 "Requisitos necessários para aceder à e exercer a atividade das entidades e dos profissionais responsáveis por instalações elétricas"	Art. 5º, Art. 7º, Art. 19º; Art. 20º	Reserva de atividades	A atividade das entidades e dos profissionais responsáveis por instalações elétricas apenas pode ser desenvolvida por profissionais específicos e, em particular, por engenheiros e/ou engenheiros técnicos específicos.	<p>Propõe-se que as atividades reservadas a indivíduos inscritos na Ordem dos Engenheiros sejam reavaliadas pelo legislador, em conjunto com as Ordens de Profissionais relevantes. Em regra, as atividades apenas devem ser reservadas a determinados profissionais na estrita medida em que tal seja necessário, adequado e proporcional para garantir o nível mínimo de segurança e qualidade dos serviços.</p> <p>Propõe-se que as atividades reservadas a categorias específicas de profissionais (em particular, as atividades reservadas a profissionais que cumpram requisitos mínimos relativos a especialização profissional ou a anos de experiência) sejam abolidas nos casos em que essa proteção é: (i) desproporcional em relação ao objetivo de política pública prosseguido, porque as atividades em causa podem ser executadas por quaisquer outros profissionais sem que tal implique o não cumprimento do respetivo nível mínimo de segurança e qualidade socialmente desejado ou porque essas atividades não representam um perigo relevante para a segurança pública e para o ambiente; (ii) desadequada, em virtude de uma excessiva proteção do título profissional; ou (iii) desnecessária, por se ter tornado obsoleta, devido a desenvolvimentos legais, sociais ou profissionais.</p> <p>Propõe-se que a legislação e a regulamentação que elencam atividades reservadas a indivíduos inscritos na Ordem dos Engenheiros sejam alteradas com vista a tornarem-se mais focadas nos resultados a atingir (nomeadamente, no nível de qualidade desejada). Desse modo, vários profissionais com qualificações semelhantes, mas não idênticas, podem competir pelo mesmo trabalho.</p>
TS Common Provisions-04	Lei nº 65/2013 "Requisitos necessários para aceder às e exercer as atividades das entidades que disponibilizam serviços de manutenção de instalações de elevação e dos respetivos profissionais responsáveis por essas instalações e dos respetivos profissionais"	Art. 6º, Art. 18º; Art. 38º	Reserva de atividades	A atividade das entidades que disponibilizam serviços de manutenção de instalações de elevação e dos respetivos profissionais apenas pode ser desenvolvida por profissionais específicos e, em particular, por engenheiros e/ou engenheiros técnicos específicos. Analogamente, a atividade das entidades que disponibilizam serviços de inspeção de instalações de elevação e dos respetivos profissionais apenas pode ser desenvolvida por profissionais	<p>Propõe-se que as atividades reservadas a indivíduos inscritos na Ordem dos Engenheiros sejam reavaliadas pelo legislador, em conjunto com as Ordens de Profissionais relevantes. Em regra, as atividades apenas devem ser reservadas a determinados profissionais na estrita medida em que tal seja necessário, adequado e proporcional para garantir o nível mínimo de segurança e qualidade dos serviços.</p> <p>Propõe-se que as atividades reservadas a categorias específicas de profissionais (em particular, as atividades reservadas a profissionais que cumpram requisitos mínimos relativos a especialização profissional ou a anos de experiência) sejam abolidas nos casos em que essa proteção é: (i) desproporcional em relação ao objetivo de política pública prosseguido, porque as atividades em causa podem ser executadas por quaisquer outros profissionais sem que tal implique o não cumprimento do respetivo nível mínimo de segurança e qualidade socialmente desejado ou porque essas atividades não representam um perigo relevante para a segurança</p>



N.º OCDE	N.º e título do ato legislativo	Artigo	Categoria temática	Descrição da restrição à concorrência	Propostas de alteração legislativa e/ou regulatória
				específicos e, em particular, por engenheiros e/ou engenheiros técnicos específicos.	pública e para o ambiente; (ii) desadequada, em virtude de uma excessiva proteção do título profissional; ou (iii) desnecessária, por se ter tornado obsoleta, devido a desenvolvimentos legais, sociais ou profissionais. Propõe-se que a legislação e a regulamentação que elencam atividades reservadas a indivíduos inscritos na Ordem dos Engenheiros sejam alteradas com vista a tornarem-se mais focadas nos resultados a atingir (nomeadamente, no nível de qualidade desejada). Desse modo, vários profissionais com qualificações semelhantes, mas não idênticas, podem competir pelo mesmo trabalho.
TS Common Provisions-05	Lei nº 58/2013 "Requisitos necessários para aceder às e exercer as atividades de perito qualificado para a certificação energética e de técnico de instalação e manutenção de edifícios e sistemas"	Art. 2º	Reserva de atividades	A atividade de perito qualificado para a certificação energética apenas pode ser desenvolvida por profissionais específicos e, em particular, por arquitetos, engenheiros e/ou engenheiros técnicos específicos. Analogamente, a atividade de técnico de instalação e manutenção de edifícios e sistemas apenas pode ser desenvolvida por profissionais específicos e, em particular, por arquitetos, engenheiros e/ou engenheiros técnicos específicos.	Propõe-se que as atividades reservadas a indivíduos inscritos na Ordem dos Engenheiros sejam reavaliadas pelo legislador, em conjunto com as Ordens de Profissionais relevantes. Em regra, as atividades apenas devem ser reservadas a determinados profissionais na estrita medida em que tal seja necessário, adequado e proporcional para garantir o nível mínimo de segurança e qualidade dos serviços. Propõe-se que as atividades reservadas a categorias específicas de profissionais (em particular, as atividades reservadas a profissionais que cumpram requisitos mínimos relativos a especialização profissional ou a anos de experiência) sejam abolidas nos casos em que essa proteção é: (i) desproporcional em relação ao objetivo de política pública prosseguido, porque as atividades em causa podem ser executadas por quaisquer outros profissionais sem que tal implique o não cumprimento do respetivo nível mínimo de segurança e qualidade socialmente desejado ou porque essas atividades não representam um perigo relevante para a segurança pública e para o ambiente; (ii) desadequada, em virtude de uma excessiva proteção do título profissional; ou (iii) desnecessária, por se ter tornado obsoleta, devido a desenvolvimentos legais, sociais ou profissionais. Propõe-se que a legislação e a regulamentação que elencam atividades reservadas a indivíduos inscritos na Ordem dos Engenheiros sejam alteradas com vista a tornarem-se mais focadas nos resultados a atingir (nomeadamente, no nível de qualidade desejada). Desse modo, vários profissionais com qualificações semelhantes, mas não idênticas, podem competir pelo mesmo trabalho.
TS Common Provisions-06	Lei nº 7/2013 "Regime jurídico aplicável ao acesso às e ao exercício das atividades de realização de auditorias energéticas e de elaboração e controlo da elaboração e do progresso de planos de racionalização dos consumos de energia no âmbito do Sistema de Gestão dos Consumos Intensivos de Energia e do Regulamento de gestão do consumo de energia no setor dos transportes"	Anexo I - Art. 3º e Art. 4º e Anexo II - Art. 3º, Art. 4º e Art. 19º	Reserva de atividades	As atividades de realização de auditorias energéticas e de elaboração e controlo da elaboração e do progresso de planos de racionalização dos consumos de energia no âmbito do Sistema de Gestão dos Consumos Intensivos de Energia e do Regulamento de gestão do consumo de energia no setor dos transportes apenas podem ser desenvolvidas por profissionais específicos e, em particular, por engenheiros e/ou engenheiros técnicos específicos.	Propõe-se que as atividades reservadas a indivíduos inscritos na Ordem dos Engenheiros sejam reavaliadas pelo legislador, em conjunto com as Ordens de Profissionais relevantes. Em regra, as atividades apenas devem ser reservadas a determinados profissionais na estrita medida em que tal seja necessário, adequado e proporcional para garantir o nível mínimo de segurança e qualidade dos serviços. Propõe-se que as atividades reservadas a categorias específicas de profissionais (em particular, as atividades reservadas a profissionais que cumpram requisitos mínimos relativos a especialização profissional ou a anos de experiência) sejam abolidas nos casos em que essa proteção é: (i) desproporcional em relação ao objetivo de política pública prosseguido, porque as atividades em causa podem ser executadas por quaisquer outros profissionais sem que tal implique o não cumprimento do respetivo nível mínimo de segurança e qualidade socialmente desejado ou porque essas atividades não representam um perigo relevante para a segurança pública e para o ambiente; (ii) desadequada, em virtude de uma excessiva proteção do título profissional; ou (iii) desnecessária, por se ter tornado obsoleta, devido a desenvolvimentos legais, sociais ou profissionais. Propõe-se que a legislação e a regulamentação que elencam atividades reservadas a indivíduos inscritos na Ordem dos Engenheiros sejam alteradas com vista a tornarem-se mais focadas nos resultados a atingir (nomeadamente, no nível de qualidade desejada). Desse modo, vários profissionais com qualificações semelhantes, mas não idênticas, podem competir pelo mesmo trabalho.
TS Common Provisions-07	Lei nº 31/2009 (alterada pela Lei nº 40/2015) "Regime jurídico aplicável às qualificações profissionais necessárias para elaborar e subscrever projetos de arquitetura, engenharia ou paisagismo e fiscalizar e dirigir as obras de execução dos mesmos e aos deveres dos indivíduos que realizam essas atividades"	Todos	Reserva de atividades	As atividades de elaboração e subscrição de projetos de arquitetura, engenharia ou paisagismo e de fiscalização e direção das obras de execução dos mesmos apenas podem ser desenvolvidas por profissionais específicos e, em particular, por arquitetos, engenheiros e/ou engenheiros técnicos específicos.	Propõe-se que as atividades reservadas a indivíduos inscritos na Ordem dos Engenheiros sejam reavaliadas pelo legislador, em conjunto com as Ordens de Profissionais relevantes. Em regra, as atividades apenas devem ser reservadas a determinados profissionais na estrita medida em que tal seja necessário, adequado e proporcional para garantir o nível mínimo de segurança e qualidade dos serviços. Propõe-se que as atividades reservadas a categorias específicas de profissionais (em particular, as atividades reservadas a profissionais que cumpram requisitos mínimos relativos a especialização profissional ou a anos de experiência) sejam abolidas nos casos em que essa proteção é: (i) desproporcional em relação ao objetivo de política pública prosseguido, porque as atividades em causa podem ser executadas por quaisquer outros profissionais sem que tal implique o não cumprimento do respetivo nível mínimo de segurança e qualidade socialmente desejado ou porque essas atividades não representam um perigo relevante para a segurança pública e para o ambiente; (ii) desadequada, em virtude de uma excessiva proteção do título profissional; ou (iii) desnecessária, por se ter tornado obsoleta, devido a desenvolvimentos legais, sociais ou profissionais. Propõe-se que a legislação e a regulamentação que elencam atividades reservadas a indivíduos inscritos na Ordem dos Engenheiros sejam alteradas com vista a tornarem-se mais focadas nos resultados a atingir (nomeadamente, no nível de qualidade desejada). Desse modo, vários profissionais com qualificações semelhantes, mas não idênticas, podem competir pelo mesmo trabalho.
TS Common Provisions-08	Decreto-Lei nº 266-B/2012 "Regime jurídico aplicável à determinação do nível de conservação de prédios urbanos e frações autónomas para os efeitos previstos no âmbito do arrendamento urbano, da	Art. 3º (3)	Métodos de seleção de profissionais	A designação do técnico responsável pela determinação do nível de conservação de um prédio urbano ou uma fração autónoma para os efeitos previstos no âmbito do arrendamento urbano, da reabilitação urbana e da conservação do edificado é efetuada através de um sorteio entre os arquitetos, engenheiros e engenheiros técnicos incluídos na lista de profissionais	Propõe-se que o procedimento de designação do técnico responsável pela determinação do nível de conservação de uma construção estabelecido na norma seja alterado de sorteio para concurso (concorrencial).



N.º OCDE	N.º e título do ato legislativo	Artigo	Categoria temática	Descrição da restrição à concorrência	Propostas de alteração legislativa e/ou regulatória
	reabilitação urbana e da conservação do edificado"			habilitados e disponíveis para tal, elaborada pelas respetivas Ordens Profissionais.	
TS Common Provisions-09	Decreto-Lei nº 90/2010 "Regulamento de instalação, funcionamento, reparação e alteração de equipamentos sob pressão"	Anexo - Art. 18º (2) e Anexo II - Art. 5º (e)	Reserva de atividades	A elaboração de projetos de reparação ou alteração de equipamentos sob pressão e a emissão de termos de responsabilidade no âmbito da instalação desses equipamentos apenas pode ser desenvolvida por profissionais específicos e, em particular, por engenheiros e/ou engenheiros técnicos específicos.	<p>Propõe-se que as atividades reservadas a indivíduos inscritos na Ordem dos Engenheiros sejam reavaliadas pelo legislador, em conjunto com as Ordens de Profissionais relevantes. Em regra, as atividades apenas devem ser reservadas a determinados profissionais na estrita medida em que tal seja necessário, adequado e proporcional para garantir o nível mínimo de segurança e qualidade dos serviços.</p> <p>Propõe-se que as atividades reservadas a categorias específicas de profissionais (em particular, as atividades reservadas a profissionais que cumpram requisitos mínimos relativos a especialização profissional ou a anos de experiência) sejam abolidas nos casos em que essa proteção é: (i) desproporcional em relação ao objetivo de política pública prosseguido, porque as atividades em causa podem ser executadas por quaisquer outros profissionais sem que tal implique o não cumprimento do respetivo nível mínimo de segurança e qualidade socialmente desejado ou porque essas atividades não representam um perigo relevante para a segurança pública e para o ambiente; (ii) desadequada, em virtude de uma excessiva proteção do título profissional; ou (iii) desnecessária, por se ter tornado obsoleta, devido a desenvolvimentos legais, sociais ou profissionais.</p> <p>Propõe-se que a legislação e a regulamentação que elencam atividades reservadas a indivíduos inscritos na Ordem dos Engenheiros sejam alteradas com vista a tornarem-se mais focadas no resultados a atingir (nomeadamente, no nível de qualidade desejada). Desse modo, vários profissionais com qualificações semelhantes, mas não idênticas, podem competir pelo mesmo trabalho.</p>
TS Common Provisions-10	Decreto-Lei nº 123/2009 (alterado pelo Decreto-Lei nº 92/2017) "Regime jurídico aplicável à construção de, ao acesso a e à instalação de redes e infraestruturas de comunicações eletrónicas"	Art. 37º (1); Art. 67º (1); Art. 67º (2)	Reserva de atividades	A elaboração de projetos de instalação ou alteração de infraestruturas de telecomunicações em loteamentos, urbanizações, conjuntos de edifícios ou edifícios apenas podem ser desenvolvidas por profissionais específicos e, em particular, por engenheiros e/ou engenheiros técnicos específicos.	<p>Propõe-se que as atividades reservadas a indivíduos inscritos na Ordem dos Engenheiros sejam reavaliadas pelo legislador, em conjunto com as Ordens de Profissionais relevantes. Em regra, as atividades apenas devem ser reservadas a determinados profissionais na estrita medida em que tal seja necessário, adequado e proporcional para garantir o nível mínimo de segurança e qualidade dos serviços.</p> <p>Propõe-se que as atividades reservadas a categorias específicas de profissionais (em particular, as atividades reservadas a profissionais que cumpram requisitos mínimos relativos a especialização profissional ou a anos de experiência) sejam abolidas nos casos em que essa proteção é: (i) desproporcional em relação ao objetivo de política pública prosseguido, porque as atividades em causa podem ser executadas por quaisquer outros profissionais sem que tal implique o não cumprimento do respetivo nível mínimo de segurança e qualidade socialmente desejado ou porque essas atividades não representam um perigo relevante para a segurança pública e para o ambiente; (ii) desadequada, em virtude de uma excessiva proteção do título profissional; ou (iii) desnecessária, por se ter tornado obsoleta, devido a desenvolvimentos legais, sociais ou profissionais.</p> <p>Propõe-se que a legislação e a regulamentação que elencam atividades reservadas a indivíduos inscritos na Ordem dos Engenheiros sejam alteradas com vista a tornarem-se mais focadas nos resultados a atingir (nomeadamente, no nível de qualidade desejada). Desse modo, vários profissionais com qualificações semelhantes, mas não idênticas, podem competir pelo mesmo trabalho.</p>
TS Common Provisions-11 and 12	Decreto-Lei nº 152/2005 (alterado pelo Decreto-Lei nº 145/2017) "Regras, condições, princípios e procedimentos aplicáveis no âmbito da recuperação para reciclagem, valorização e destruição de substâncias que empobrecem a camada de ozono contidas em determinados equipamentos e da manutenção desses equipamentos e da assistência aos mesmos"	Art. 5º (1) (a); Art. 5º (3); Art. 16; Art. 19; Art. 20	Reserva de atividades	Determinadas atividades relacionadas com a recuperação para reciclagem, valorização e destruição de substâncias que empobrecem a camada de ozono contidas em determinados equipamentos e com a manutenção desses equipamentos e a assistência aos mesmos apenas podem ser desenvolvidas por profissionais específicos e, em particular, por engenheiros e/ou engenheiros técnicos específicos; ou apenas engenheiros.	<p>Propõe-se que as atividades reservadas a indivíduos inscritos na Ordem dos Engenheiros sejam reavaliadas pelo legislador, em conjunto com as Ordens de Profissionais relevantes. Em regra, as atividades apenas devem ser reservadas a determinados profissionais na estrita medida em que tal seja necessário, adequado e proporcional para garantir o nível mínimo de segurança e qualidade dos serviços.</p> <p>Propõe-se que as atividades reservadas a categorias específicas de profissionais (em particular, as atividades reservadas a profissionais que cumpram requisitos mínimos relativos a especialização profissional ou a anos de experiência) sejam abolidas nos casos em que essa proteção é: (i) desproporcional em relação ao objetivo de política pública prosseguido, porque as atividades em causa podem ser executadas por quaisquer outros profissionais sem que tal implique o não cumprimento do respetivo nível mínimo de segurança e qualidade socialmente desejado ou porque essas atividades não representam um perigo relevante para a segurança pública e para o ambiente; (ii) desadequada, em virtude de uma excessiva proteção do título profissional; ou (iii) desnecessária, por se ter tornado obsoleta, devido a desenvolvimentos legais, sociais ou profissionais.</p> <p>Propõe-se que a legislação e a regulamentação que elencam atividades reservadas a indivíduos inscritos na Ordem dos Engenheiros sejam alteradas com vista a tornarem-se mais focadas nos resultados a atingir (nomeadamente, no nível de qualidade desejada). Desse modo, vários profissionais com qualificações semelhantes, mas não idênticas, podem competir pelo mesmo trabalho.</p>
01	Decreto-Lei nº 129/2002 (alterado pelo Decreto-Lei nº 96/2008) "Regulamento dos requisitos acústicos aplicáveis aos edifícios"	Anexo - Art. 3º (2)	Reserva de atividades	A elaboração e a subscrição de projetos de condicionamento acústico de edifícios apenas podem ser desenvolvidas por profissionais específicos e, em particular, por engenheiros específicos.	<p>Propõe-se que as atividades reservadas a indivíduos inscritos na Ordem dos Engenheiros sejam reavaliadas pelo legislador, em conjunto com as Ordens de Profissionais relevantes. Em regra, as atividades apenas devem ser reservadas a determinados profissionais na estrita medida em que tal seja necessário, adequado e proporcional para garantir o nível mínimo de segurança e qualidade dos serviços.</p> <p>Propõe-se que as atividades reservadas a categorias específicas de profissionais (em particular, as atividades reservadas a profissionais que cumpram requisitos mínimos relativos a especialização profissional ou a anos de experiência) sejam abolidas nos casos em que essa proteção é: (i) desproporcional em relação ao objetivo de política pública prosseguido, porque as atividades em causa podem ser executadas por quaisquer outros profissionais sem que tal implique o não cumprimento do respetivo nível mínimo de segurança e qualidade socialmente desejado ou porque essas atividades não representam um perigo relevante para a segurança</p>



N.º OCDE	N.º e título do ato legislativo	Artigo	Categoria temática	Descrição da restrição à concorrência	Propostas de alteração legislativa e/ou regulatória
					pública e para o ambiente; (ii) desadequada, em virtude de uma excessiva proteção do título profissional; ou (iii) desnecessária, por se ter tornado obsoleta, devido a desenvolvimentos legais, sociais ou profissionais. Propõe-se que a legislação e a regulamentação que elencam atividades reservadas a indivíduos inscritos na Ordem dos Engenheiros sejam alteradas com vista a tornarem-se mais focadas nos resultados a atingir (nomeadamente, no nível de qualidade desejada). Desse modo, vários profissionais com qualificações semelhantes, mas não idênticas, podem competir pelo mesmo trabalho.
02	Decreto-Lei nº 119/92 (alterado pela Lei nº 123/2015) "Estatuto da Ordem dos Engenheiros"	Anexo - Art. 4º (2)	Ordens Profissionais	A Ordem dos Engenheiros desempenha: (i) tarefas no âmbito da representação dos engenheiros perante outros indivíduos e entidades; e (ii) tarefas no âmbito da regulação da profissão de engenheiro.	Propõe-se que o legislador altere o quadro legislativo e regulatório separando a função regulatória da função representativa nas Ordens Profissionais. Tal separação envolverá a criação de um órgão independente, que poderá ser externo à Ordem Profissional e por setor de atividade, ou poderá ser criado um órgão dentro da atual Ordem Profissional, efetivamente separado dos restantes órgãos da Ordem Profissional. O órgão independente assumiria a principal regulamentação da profissão, como matérias que dizem respeito ao acesso à profissão. A direção do órgão regulador seria composta por representantes da própria profissão e de outras pessoas, incluindo indivíduos de alto perfil de outros órgãos reguladores ou organizações, representantes de organizações de consumidores e académicos.
03	Decreto-Lei nº 119/92 (alterado pela Lei nº 123/2015) "Estatuto da Ordem dos Engenheiros"	Anexo - Art. 6º	Títulos profissionais e reserva de atividades	O título profissional de engenheiro apenas pode ser atribuído a indivíduos inscritos na Ordem dos Engenheiros como membros efetivos da mesma.	Propõe-se que as atividades reservadas a indivíduos inscritos na Ordem dos Engenheiros sejam reavaliadas pelo legislador, em conjunto com as Ordens de Profissionais relevantes. Em regra, as atividades apenas devem ser reservadas a determinados profissionais na estrita medida em que tal seja necessário, adequado e proporcional para garantir o nível mínimo de segurança e qualidade dos serviços. Propõe-se que as atividades reservadas a categorias específicas de profissionais (em particular, as atividades reservadas a profissionais que cumpram requisitos mínimos relativos a especialização profissional ou a anos de experiência) sejam abolidas nos casos em que essa proteção é: (i) desproporcional em relação ao objetivo de política pública prosseguido, porque as atividades em causa podem ser executadas por quaisquer outros profissionais sem que tal implique o não cumprimento do respetivo nível mínimo de segurança e qualidade socialmente desejado ou porque essas atividades não representam um perigo relevante para a segurança pública e para o ambiente; (ii) desadequada, em virtude de uma excessiva proteção do título profissional; ou (iii) desnecessária, por se ter tornado obsoleta, devido a desenvolvimentos legais, sociais ou profissionais. Propõe-se que a legislação e a regulamentação que elencam atividades reservadas a indivíduos inscritos na Ordem dos Engenheiros sejam alteradas com vista a tornarem-se mais focadas nos resultados a atingir (nomeadamente, no nível de qualidade desejada). Desse modo, vários profissionais com qualificações semelhantes, mas não idênticas, podem competir pelo mesmo trabalho.
04	Decreto-Lei nº 119/92 (alterado pela Lei nº 123/2015) "Estatuto da Ordem dos Engenheiros"	Anexo - Art. 7º (2)	Reserva de atividades	A elaboração e a subscrição de determinados projetos de engenharia e a fiscalização e a direção das obras de execução dos mesmos apenas podem ser desenvolvidas por profissionais específicos e, em particular, por engenheiros específicos.	Propõe-se que as atividades reservadas a indivíduos inscritos na Ordem dos Engenheiros sejam reavaliadas pelo legislador, em conjunto com as Ordens de Profissionais relevantes. Em regra, as atividades apenas devem ser reservadas a determinados profissionais na estrita medida em que tal seja necessário, adequado e proporcional para garantir o nível mínimo de segurança e qualidade dos serviços. Propõe-se que as atividades reservadas a categorias específicas de profissionais (em particular, as atividades reservadas a profissionais que cumpram requisitos mínimos relativos a especialização profissional ou a anos de experiência) sejam abolidas nos casos em que essa proteção é: (i) desproporcional em relação ao objetivo de política pública prosseguido, porque as atividades em causa podem ser executadas por quaisquer outros profissionais sem que tal implique o não cumprimento do respetivo nível mínimo de segurança e qualidade socialmente desejado ou porque essas atividades não representam um perigo relevante para a segurança pública e para o ambiente; (ii) desadequada, em virtude de uma excessiva proteção do título profissional; ou (iii) desnecessária, por se ter tornado obsoleta, devido a desenvolvimentos legais, sociais ou profissionais. Propõe-se que a legislação e a regulamentação que elencam atividades reservadas a indivíduos inscritos na Ordem dos Engenheiros sejam alteradas com vista a tornarem-se mais focadas nos resultados a atingir (nomeadamente, no nível de qualidade desejada). Desse modo, vários profissionais com qualificações semelhantes, mas não idênticas, podem competir pelo mesmo trabalho.
05	Decreto-Lei nº 119/92 (alterado pela Lei nº 123/2015) "Estatuto da Ordem dos Engenheiros"	Anexo - Art. 11º (6)	Gestão de sociedades de profissionais	Os membros do órgão executivo das sociedades de engenheiros, independentemente da sua qualidade de membros da Ordem dos Engenheiros, devem respeitar os princípios deontológicos, a autonomia técnica e científica e as garantias conferidas aos engenheiros pelo quadro legislativo e regulatório relevante.	Propõe-se que as normas que restringem a gestão e a administração de sociedades de engenheiros sejam revogadas, permitindo que essas funções possam ser efetuadas por indivíduos que não sejam membros da Ordem dos Engenheiros.
06	Decreto-Lei nº 119/92 (alterado pela Lei nº 123/2015) "Estatuto da Ordem dos Engenheiros"	Anexo - Art. 11º (7)	Multidisciplinaridade e em sociedades de profissionais	As sociedades de engenheiros podem exercer atividades que não a atividade de engenheiros nos casos em que as mesmas não sejam incompatíveis com essa atividade e em relação às quais o Estatuto da Ordem dos Engenheiros não preveja qualquer impedimento.	Propõe-se que as incompatibilidades e os impedimentos relativos à profissão de engenheiro que possam impedir a oferta multidisciplinar de atividades por parte de sociedades de engenheiros sejam reavaliados pelo legislador, em conjunto com a Ordem dos Engenheiros, tomando em consideração a sua proporcionalidade face ao objetivo de política pública subjacente. Como regra geral, da listagem dessas incompatibilidades e desses impedimentos devem ser abolidos aqueles que não sejam considerados plenamente fundamentados e adequados ao objetivo de política pública subjacente.





N.º OCDE	N.º e título do ato legislativo	Artigo	Categoria temática	Descrição da restrição à concorrência	Propostas de alteração legislativa e/ou regulatória
07	Decreto-Lei nº 119/92 (alterado pela Lei nº 123/2015) "Estatuto da Ordem dos Engenheiros"	Anexo - Art. 11º (9)	Propriedade de sociedades de profissionais	A maioria do capital social com direitos de voto das sociedades de engenheiros deve ser detida por: (i) engenheiros estabelecidos em Portugal; (ii) sociedades de engenheiros; ou (iii) determinadas organizações associativas de profissionais equiparados a engenheiros constituídas em um país da UE ou do EEE que não Portugal.	Propõe-se que as normas que restringem a detenção do capital social e/ou dos direitos de voto de sociedades de engenheiros sejam revogadas, permitindo que a totalidade ou a maioria desse capital social e desses direitos de voto seja detida por quaisquer indivíduos e entidades (nomeadamente, por indivíduos que não sejam engenheiros e por entidades que não sejam sociedades de engenheiros).
08	Decreto-Lei nº 119/92 (alterado pela Lei nº 123/2015) "Estatuto da Ordem dos Engenheiros"	Anexo - Art. 12º (1); e Art. 12º (2)	Propriedade de sociedades de profissionais	As organizações associativas de profissionais equiparados a engenheiros constituídas em um país da UE ou do EEE que não Portugal cujas respetivas representações permanentes em Portugal requeiram a inscrição na Ordem dos Engenheiros como membros da mesma devem ser entidades cuja maioria do capital social com direitos de voto ou, nos casos em que as mesmas não tenham capital social, dos direitos de voto é detida por: (i) profissionais equiparados a engenheiros; ou (ii) organizações associativas de profissionais equiparados a engenheiros constituídas em um país da UE ou do EEE que não Portugal e cuja maioria do capital social e dos direitos de voto seja detida pelos profissionais em causa.	Propõe-se que as organizações associativas de profissionais equiparados a engenheiros constituídas em um país da UE ou do EEE que não Portugal não devem ser impedidas de inscrever as respetivas representações permanentes em Portugal na Ordem dos Engenheiros apenas porque a maioria do seu capital social com direitos de voto ou, nos casos em que as mesmas não tenham capital social, dos seus direitos de voto não seja detida por determinados indivíduos ou entidades.
09	Decreto-Lei nº 119/92 (alterado pela Lei nº 123/2015) "Estatuto da Ordem dos Engenheiros"	Anexo - Art. 15º (1) (a) e art. 15º (2) (a)	Qualificações académicas	Os indivíduos que requeiram a inscrição na Ordem dos Engenheiros como membros efetivos da mesma devem ser, pelo menos, titulares do grau de licenciado em Engenharia.	Propõe-se que seja estabelecido pelo legislador, em colaboração com a Ordem dos Engenheiros, um processo transparente, proporcional e não discriminatório de identificação de vias alternativas de aquisição das qualificações académicas necessárias para acesso à profissão de engenheiro. Esse processo deve possibilitar que a profissão de engenheiro seja acessível a quem seja titular de diplomas universitários que não uma licenciatura em Engenharia. Tal deve ser, igualmente, aplicável, com as devidas adaptações, aos vários níveis e títulos profissionais associados à profissão de engenheiro. Estas vias alternativas podem, nomeadamente, exigir a titularidade de uma pós-graduação ou de um curso de conversão de um determinado grau académico em outro grau académico que permitam o desenvolvimento das atividades em causa com um nível elevado de segurança e qualidade. Sem prejuízo, todos os indivíduos que pretendam exercer a profissão de engenheiro devem completar com sucesso o estágio profissional e devem ser aprovados nos exames da Ordem dos Engenheiros requeridos para tal.
10	Decreto-Lei nº 119/92 (alterado pela Lei nº 123/2015) "Estatuto da Ordem dos Engenheiros"	Anexo - Art. 142º (4)	Princípios deontológicos	Os engenheiros devem determinar os preços aplicáveis aos serviços que disponibilizam tomando em consideração o justo valor dos mesmos.	Propõe-se que a norma seja alterada de forma a utilizar linguagem tão clara e específica quanto possível. Propõe-se, em alternativa, que a norma seja revogada se a mesma tiver sido ultrapassada na sua substância por legislação mais recente (que regula a matéria em causa), tiver perdido a sua eficácia (pois deveria vigorar apenas durante um determinado período de tempo ou ser aplicável apenas em certos casos) ou tiver deixado de ser útil (em resultado de desenvolvimentos tecnológicos).
11	Decreto-Lei nº 119/92 (alterado pela Lei nº 123/2015) "Estatuto da Ordem dos Engenheiros"	Anexo - Art. 143º (3)	Princípios deontológicos	Os engenheiros devem utilizar tanta sobriedade quanto possível nos anúncios profissionais que fizerem ou autorizarem.	Propõe-se que a norma seja alterada de forma a utilizar linguagem tão clara e específica quanto possível. Propõe-se, em alternativa, que a norma seja revogada se a mesma tiver sido ultrapassada na sua substância por legislação mais recente (que regula a matéria em causa), tiver perdido a sua eficácia (pois deveria vigorar apenas durante um determinado período de tempo ou ser aplicável apenas em certos casos) ou tiver deixado de ser útil (em resultado de desenvolvimentos tecnológicos).
TS Common Provisions-12	Decreto-Lei nº 379/80 (alterado pelo Decreto-Lei nº 98/2001) "Regras, condições, princípios e procedimentos aplicáveis no âmbito do estabelecimento e da exploração das instalações elétricas das embarcações"	Art. 4º (9)	Reserva de atividades	A atividade dos profissionais responsáveis por projetos de instalações elétricas de tensão superior a 50 volts apenas pode ser desenvolvida por profissionais específicos e, em particular, por engenheiros e/ou engenheiros técnicos específicos.	Propõe-se que as atividades reservadas a indivíduos inscritos na Ordem dos Engenheiros sejam reavaliadas pelo legislador, em conjunto com as Ordens de Profissionais relevantes. Em regra, as atividades apenas devem ser reservadas a determinados profissionais na estrita medida em que tal seja necessário, adequado e proporcional para garantir o nível mínimo de segurança e qualidade dos serviços. Propõe-se que as atividades reservadas a categorias específicas de profissionais (em particular, as atividades reservadas a profissionais que cumpram requisitos mínimos relativos a especialização profissional ou a anos de experiência) sejam abolidas nos casos em que essa proteção é: (i) desproporcional em relação ao objetivo de política pública prosseguido, porque as atividades em causa podem ser executadas por quaisquer outros profissionais sem que tal implique o não cumprimento do respetivo nível mínimo de segurança e qualidade socialmente desejado ou porque essas atividades não representam um perigo relevante para a segurança pública e para o ambiente; (ii) desadequada, em virtude de uma excessiva proteção do título profissional; ou (iii) desnecessária, por se ter tornado obsoleta, devido a desenvolvimentos legais, sociais ou profissionais. Propõe-se que a legislação e a regulamentação que elencam atividades reservadas a indivíduos inscritos na Ordem dos Engenheiros sejam alteradas com vista a tornarem-se mais focadas nos resultados a atingir (nomeadamente, no nível de qualidade desejada). Desse modo, vários profissionais com qualificações semelhantes, mas não idênticas, podem competir pelo mesmo trabalho.
TS Common Provisions-13	Decreto-Lei nº 39600 (alterado pelo Decreto-Lei nº 39847)	Todos	Reserva de atividades	A assinatura de projetos de construções ou reconstruções importantes em zonas de proteção apenas pode ser desenvolvida	Propõe-se que as atividades reservadas a indivíduos inscritos na Ordem dos Engenheiros sejam reavaliadas pelo legislador, em conjunto com as Ordens de Profissionais relevantes. Em regra, as atividades apenas devem ser reservadas a determinados



N.º OCDE	N.º e título do ato legislativo	Artigo	Categoria temática	Descrição da restrição à concorrência	Propostas de alteração legislativa e/ou regulatória
	"Regime jurídico aplicável às qualificações profissionais necessárias para assinar projetos de construções ou reconstruções importantes em zonas de proteção"			por profissionais específicos e, em particular, por arquitetos e/ou engenheiros específicos.	profissionais na estrita medida em que tal seja necessário, adequado e proporcional para garantir o nível mínimo de segurança e qualidade dos serviços. Propõe-se que as atividades reservadas a categorias específicas de profissionais (em particular, as atividades reservadas a profissionais que cumpram requisitos mínimos relativos a especialização profissional ou a anos de experiência) sejam abolidas nos casos em que essa proteção é: (i) desproporcional em relação ao objetivo de política pública prosseguido, porque as atividades em causa podem ser executadas por quaisquer outros profissionais sem que tal implique o não cumprimento do respetivo nível mínimo de segurança e qualidade socialmente desejado ou porque essas atividades não representam um perigo relevante para a segurança pública e para o ambiente; (ii) desadequada, em virtude de uma excessiva proteção do título profissional; ou (iii) desnecessária, por se ter tornado obsoleta, devido a desenvolvimentos legais, sociais ou profissionais. Propõe-se que a legislação e a regulamentação que elencam atividades reservadas a indivíduos inscritos na Ordem dos Engenheiros sejam alteradas com vista a tornarem-se mais focadas nos resultados a atingir (nomeadamente, no nível de qualidade desejada). Desse modo, vários profissionais com qualificações semelhantes, mas não idênticas, podem competir pelo mesmo trabalho.
TS Common Provisions-14	Decreto-Lei nº 23:511 "Regime jurídico aplicável às qualificações profissionais necessárias para elaborar projetos de abastecimento de água e de construção de redes de esgoto e projetos de obras de melhoramentos urbanos e rurais"	Todos	Reserva de atividades	A elaboração de projetos de abastecimento de água e de construção de redes de esgoto e projetos de obras de melhoramentos urbanos e rurais apenas pode ser desenvolvida por profissionais específicos e, em particular, por arquitetos, engenheiros e/ou engenheiros técnicos específicos.	Propõe-se que as atividades reservadas a indivíduos inscritos na Ordem dos Engenheiros sejam reavaliadas pelo legislador, em conjunto com as Ordens de Profissionais relevantes. Em regra, as atividades apenas devem ser reservadas a determinados profissionais na estrita medida em que tal seja necessário, adequado e proporcional para garantir o nível mínimo de segurança e qualidade dos serviços. Propõe-se que as atividades reservadas a categorias específicas de profissionais (em particular, as atividades reservadas a profissionais que cumpram requisitos mínimos relativos a especialização profissional ou a anos de experiência) sejam abolidas nos casos em que essa proteção é: (i) desproporcional em relação ao objetivo de política pública prosseguido, porque as atividades em causa podem ser executadas por quaisquer outros profissionais sem que tal implique o não cumprimento do respetivo nível mínimo de segurança e qualidade socialmente desejado ou porque essas atividades não representam um perigo relevante para a segurança pública e para o ambiente; (ii) desadequada, em virtude de uma excessiva proteção do título profissional; ou (iii) desnecessária, por se ter tornado obsoleta, devido a desenvolvimentos legais, sociais ou profissionais. Propõe-se que a legislação e a regulamentação que elencam atividades reservadas a indivíduos inscritos na Ordem dos Engenheiros sejam alteradas com vista a tornarem-se mais focadas nos resultados a atingir (nomeadamente, no nível de qualidade desejada). Desse modo, vários profissionais com qualificações semelhantes, mas não idênticas, podem competir pelo mesmo trabalho.
AdC_1	Regulamento nº 189/2017 "Regime jurídico aplicável à admissão de indivíduos em cada uma das categorias de membro da Ordem dos Engenheiros e à atribuição de níveis e títulos profissionais a esses indivíduos"	Art. 16º; Art. 19º; Art. 20º	Níveis profissionais, títulos profissionais e reserva de atividades	Os níveis profissionais de engenheiro de nível 1 e engenheiro de nível 2 e os títulos profissionais de engenheiro sénior e engenheiro conselheiro apenas podem ser atribuídos a profissionais específicos e, em particular, a engenheiros específicos.	Propõe-se que as atividades reservadas a indivíduos inscritos na Ordem dos Engenheiros sejam reavaliadas pelo legislador, em conjunto com as Ordens de Profissionais relevantes. Em regra, as atividades apenas devem ser reservadas a determinados profissionais na estrita medida em que tal seja necessário, adequado e proporcional para garantir o nível mínimo de segurança e qualidade dos serviços. Propõe-se que as atividades reservadas a categorias específicas de profissionais (em particular, as atividades reservadas a profissionais que cumpram requisitos mínimos relativos a especialização profissional ou a anos de experiência) sejam abolidas nos casos em que essa proteção é: (i) desproporcional em relação ao objetivo de política pública prosseguido, porque as atividades em causa podem ser executadas por quaisquer outros profissionais sem que tal implique o não cumprimento do respetivo nível mínimo de segurança e qualidade socialmente desejado ou porque essas atividades não representam um perigo relevante para a segurança pública e para o ambiente; (ii) desadequada, em virtude de uma excessiva proteção do título profissional; ou (iii) desnecessária, por se ter tornado obsoleta, devido a desenvolvimentos legais, sociais ou profissionais. Propõe-se que a legislação e a regulamentação que elencam atividades reservadas a indivíduos inscritos na Ordem dos Engenheiros sejam alteradas com vista a tornarem-se mais focadas nos resultados a atingir (nomeadamente, no nível de qualidade desejada). Desse modo, vários profissionais com qualificações semelhantes, mas não idênticas, podem competir pelo mesmo trabalho.
13	Regulamento nº 1125/2016 "Regras, condições, princípios e procedimentos aplicáveis no âmbito do estágio profissional necessário para deter o título profissional de engenheiro"	Art. 14º (1)	Estágio profissional	Os indivíduos que requeiram a respetiva inscrição na Ordem dos Engenheiros como membros efetivos da mesma devem ter completado com sucesso um estágio profissional cuja duração seja: (i) superior a seis meses e inferior a 12 meses nos casos em que os indivíduos em causa sejam titulares, pelo menos, do grau de mestre em Engenharia; e (ii) superior a 18 meses e inferior a 24 meses nos casos em que os indivíduos em causa sejam titulares, pelo menos, do grau de licenciado em Engenharia.	Propõe-se que a duração do estágio profissional nos casos em que os indivíduos em causa sejam titulares, pelo menos, do grau de licenciado em Engenharia seja diminuída para, no máximo, 18 meses, em conformidade com a Lei n.º 2/2013.
14	Regulamento nº 1125/2016 "Regras, condições, princípios e procedimentos aplicáveis no âmbito do"	Art. 26º (2)	Estágio profissional	O exame necessário para completar o estágio profissional exigido para deter o título profissional de engenheiro deve ser avaliado por indivíduos inscritos na Ordem dos Engenheiros como	Propõe-se que a avaliação do exame necessário para completar o estágio profissional seja realizada por uma entidade independente da Ordem dos Engenheiros e que inclua membros dessa Ordem de Profissionais e, também, outros indivíduos das áreas técnicas e científicas de reconhecido mérito, tais como professores universitários.



N.º OCDE	N.º e título do ato legislativo	Artigo	Categoria temática	Descrição da restrição à concorrência	Propostas de alteração legislativa e/ou regulatória
	estágio profissional necessário para deter o título profissional de engenheiro"			membros efetivos da mesma durante um período de tempo superior a cinco anos e um dos quais deve ser o orientador do estágio em causa.	
15	Regulamento nº 147/2013 "Regime jurídico aplicável à criação e à extinção de especializações no âmbito da atividade de engenharia e à atribuição de títulos profissionais nesse âmbito"	Art. 9º	Títulos profissionais e reserva de atividades	O título profissional de engenheiro especialista apenas pode ser atribuído a profissionais específicos e, em particular, a engenheiros específicos.	<p>Propõe-se que as atividades reservadas a indivíduos inscritos na Ordem dos Engenheiros sejam reavaliadas pelo legislador, em conjunto com as Ordens de Profissionais relevantes. Em regra, as atividades apenas devem ser reservadas a determinados profissionais na estrita medida em que tal seja necessário, adequado e proporcional para garantir o nível mínimo de segurança e qualidade dos serviços.</p> <p>Propõe-se que as atividades reservadas a categorias específicas de profissionais (em particular, as atividades reservadas a profissionais que cumpram requisitos mínimos relativos a especialização profissional ou a anos de experiência) sejam abolidas nos casos em que essa proteção é: (i) desproporcional em relação ao objetivo de política pública prosseguido, porque as atividades em causa podem ser executadas por quaisquer outros profissionais sem que tal implique o não cumprimento do respetivo nível mínimo de segurança e qualidade socialmente desejado ou porque essas atividades não representam um perigo relevante para a segurança pública e para o ambiente; (ii) desadequada, em virtude de uma excessiva proteção do título profissional; ou (iii) desnecessária, por se ter tornado obsoleta, devido a desenvolvimentos legais, sociais ou profissionais.</p> <p>Propõe-se que a legislação e a regulamentação que elencam atividades reservadas a indivíduos inscritos na Ordem dos Engenheiros sejam alteradas com vista a tornarem-se mais focadas nos resultados a atingir (nomeadamente, no nível de qualidade desejada). Desse modo, vários profissionais com qualificações semelhantes, mas não idênticas, podem competir pelo mesmo trabalho.</p>
16	Nº não aplicável "Regras, condições, princípios e procedimentos aplicáveis no âmbito da inscrição de indivíduos na Ordem dos Engenheiros como membros estagiários ou efetivos da mesma"	Art. 2º (3)	Estágio profissional	Os indivíduos que requeiram a respetiva inscrição na Ordem dos Engenheiros como membros estagiários da mesma devem submeter a essa Ordem de Profissionais um pedido de inscrição no estágio profissional necessário para obter tal inscrição mediante o pagamento de uma taxa no valor de 80,00 €	Propõe-se que o custo do estágio profissional seja determinado com base em critérios relacionados com: (i) a proporcionalidade da taxa em causa face aos custos incorridos com a prestação dos serviços subjacentes; (ii) a não discriminação entre os indivíduos aos quais é cobrada esse custo, a transparência da taxa em questão e do respetivo método de cálculo.



### II.6.3. Engenheiros técnicos

Os engenheiros técnicos são indivíduos que, de um modo geral, detêm conhecimentos científicos e práticos análogos aos conhecimentos detidos pelos engenheiros e, como tal, desempenham funções idênticas às funções desempenhadas pelos engenheiros. De facto, a principal diferença entre esses dois tipos de profissionais decorre do facto de os engenheiros técnicos poderem ter habilitações académicas de grau e/ou duração inferiores, respetivamente, ao grau e à duração das habilitações académicas mínimas exigidas aos engenheiros. A esse propósito, os engenheiros e os engenheiros técnicos cujas habilitações académicas foram obtidas após a implementação do Processo de Bolonha são, em ambos os casos, indivíduos titulares, pelo menos, do grau de licenciado em Engenharia. Porém, as diferentes habilitações académicas mínimas exigidas aos engenheiros técnicos e aos engenheiros continuam a ter implicações, em particular, ao nível das atividades que os engenheiros técnicos podem realizar, que tendem a ser desfasadas das mesmas atividades realizadas pelos engenheiros (em particular, o número de anos de experiência necessário para desempenhar uma determinada atividade é maior no caso dos engenheiros técnicos do que no caso dos engenheiros).

Em Portugal, os indivíduos que exercem a profissão de engenheiro técnico são representados pela Ordem dos Engenheiros Técnicos<sup>212</sup>, que também regula a profissão em causa<sup>213</sup>. Essa entidade tem por missão controlar o acesso e o exercício da atividade profissional de engenheiro técnico e exercer o poder disciplinar sobre os engenheiros técnicos que exerçam a profissão em causa<sup>214</sup>.

Nesse contexto, é de destacar que apenas os indivíduos inscritos na Ordem dos Engenheiros Técnicos podem praticar os atos reservados à respetiva profissão<sup>215</sup>. Em particular, os engenheiros técnicos são caracterizados por possuírem as competências científica e técnica necessárias para, ao seu nível, aplicarem as ciências e técnicas de engenharia nas atividades de investigação, conceção, estudo, projeto, fabrico, construção, produção, avaliação, fiscalização e controlo de qualidade de engenharia<sup>216</sup>, à semelhança dos engenheiros.

Em 24.02.2018, 24.264 indivíduos encontravam-se inscritos na Ordem dos Engenheiros Técnicos<sup>217</sup>. É de notar que 5.044 desses indivíduos cumpriam, na mesma data, os requisitos mínimos necessários para a respetiva inscrição na Ordem dos Engenheiros, em particular por terem, desde a respetiva inscrição na Ordem dos Engenheiros Técnicos, obtido as habilitações académicas relevantes para tal.

#### Diplomas legais objeto de propostas de alteração legislativa e regulamentar específicas (Cf. Anexo 8)

- Lei nº 41/2015, de 3 de junho, que estabelece as regras, as condições, os princípios e os procedimentos aplicáveis no âmbito do exercício da atividade de construção;
- Lei nº 15/2015, de 16 de fevereiro, que determina os requisitos necessários para aceder à e exercer a atividade das entidades e dos profissionais que atuam na área dos produtos petrolíferos;
- Lei nº 14/2015, de 16 de fevereiro, que determina os requisitos necessários para aceder à e exercer a atividade das entidades e dos profissionais responsáveis por instalações elétricas;
- Lei nº 65/2013, de 27 de agosto, que determina os requisitos necessários para aceder às e exercer as atividades das entidades que disponibilizam serviços de manutenção de instalações de elevação e das entidades que disponibilizam serviços de inspeção dessas instalações e dos respetivos profissionais;
- Lei nº 58/2013, de 20 de agosto, que determina os requisitos necessários para aceder às e exercer as atividades de perito qualificado para a certificação energética e de técnico de instalação e manutenção de edifícios e sistemas;
- Lei nº 7/2013, de 17 de janeiro, que estabelece as regras, as condições, os princípios e os procedimentos aplicáveis no âmbito do acesso às e do exercício das atividades de realização de auditorias energéticas e de elaboração e controlo da elaboração e do progresso de planos de racionalização dos consumos de energia no âmbito do Sistema

<sup>212</sup> Cf. Estatuto da Ordem dos Engenheiros Técnicos, publicado no Decreto-Lei nº 349/99, cit. *supra*, artigo 1º.

<sup>213</sup> Cf. Estatuto da Ordem dos Engenheiros Técnicos, cit. *supra*, artigo 3º.

<sup>214</sup> Cf. Estatuto da Ordem dos Engenheiros Técnicos, cit. *supra*, artigo 2º.

<sup>215</sup> Cf. Estatuto da Ordem dos Engenheiros Técnicos, cit. *supra*, artigo 6º, n.º 1.

<sup>216</sup> Cf. Estatuto da Ordem dos Engenheiros Técnicos, cit. *supra*, artigo 1º, n.º 3.

<sup>217</sup> Fonte: Ordem dos Engenheiros Técnicos (comunicação de 24.02.2018).



de Gestão dos Consumos Intensivos de Energia e do Regulamento de gestão do consumo de energia no setor dos transportes;

- Decreto-Lei nº 349/99, de 2 de setembro, alterado pela Lei nº 157/2015, de 17 de setembro, que publica o Estatuto da Ordem dos Engenheiros Técnicos;
- Lei nº 31/2009, de 3 de julho, alterada pela Lei nº 40/2015, de 1 de junho, que determina as qualificações profissionais necessárias para elaborar e subscrever projetos de arquitetura, engenharia ou paisagismo e fiscalizar e dirigir as obras de execução dos mesmos e dos deveres dos indivíduos que realizam essas atividades;
- Decreto-Lei nº 266-B/2012, de 31 de dezembro, que estabelece as regras, as condições, os princípios e os procedimentos aplicáveis no âmbito da determinação do nível de conservação de prédios urbanos e frações autónomas para os efeitos previstos no âmbito do arrendamento urbano, da reabilitação urbana e da conservação do edificado;
- Decreto-Lei nº 90/2010, de 22 de julho, que regulamenta a instalação, o funcionamento, a reparação e a alteração de equipamentos sob pressão;
- Decreto-Lei nº 123/2009, de 21 de maio, alterado pelo Decreto-Lei nº 92/2017, de 31 de julho, que estabelece as regras, as condições, os princípios e os procedimentos aplicáveis no âmbito da construção de, do acesso a e da instalação de redes e infraestruturas de comunicações eletrónicas;
- Decreto-Lei nº 152/2005, de 31 de agosto, alterado pelo Decreto-Lei nº 145/2017, de 30 de novembro, que estabelece as regras, as condições, os princípios e os procedimentos aplicáveis no âmbito da recuperação para reciclagem, valorização e destruição de substâncias que empobrecem a camada de ozono contidas em determinados equipamentos e da manutenção desses equipamentos e da assistência aos mesmos;
- Decreto-Lei nº 379/80, de 16 de setembro, alterado pelo Decreto-Lei nº 98/2001, de 28 de março, que estabelece as regras, as condições, os princípios e os procedimentos aplicáveis no âmbito do estabelecimento e da exploração das instalações elétricas das embarcações;
- Decreto-Lei nº 39600, de 3 de abril de 1954, alterado pelo Decreto-Lei nº 39847, de 8 de outubro de 1954, que determina as qualificações profissionais necessárias para assinar projetos de construções ou reconstruções importantes em zonas de proteção;
- Decreto-Lei nº 23:511, de 26 de janeiro de 1934, que determina as qualificações profissionais necessárias para elaborar projetos de abastecimento de água e de construção de redes de esgoto e projetos de obras de melhoramentos urbanos e rurais;
- Regulamento nº 889/2016, de 27 de setembro, que estabelece as regras, as condições, os princípios e os procedimentos aplicáveis no âmbito do funcionamento da bolsa de peritos no contexto da atividade de engenharia técnica;
- Regulamento nº 888/2016, de 27 de setembro, que estabelece o código deontológico aplicável aos engenheiros técnicos;
- Regulamento nº 360/2012, de 14 de agosto, alterado pelo Regulamento nº 496/2016, de 20 de maio, que estabelece as regras, as condições, os princípios e os procedimentos aplicáveis no âmbito da atribuição do título profissional de engenheiro técnico especialista;
- Regulamento nº 359/2012, de 14 de agosto, alterado pelo Regulamento nº 497/2016, de 20 de maio, que estabelece as regras, as condições, os princípios e os procedimentos aplicáveis no âmbito da atribuição do título profissional de engenheiro técnico sénior;
- Deliberação nº 8/2017, de 5 de janeiro, que determina as taxas e os emolumentos a cobrar pela Ordem dos Engenheiros Técnicos em 2017.

### *Propostas-chave de alteração legislativa e/ou regulamentar*

#### **Funções de autorregulação da Ordem de Profissionais**

O Estatuto da Ordem dos Engenheiros Técnicos<sup>218</sup> determina que essa Ordem de Profissionais, no exercício dos seus poderes públicos, desempenha os seguintes dois tipos de funções: no âmbito da representação dos

<sup>218</sup> Cf. Em particular, o artigo 3º do mesmo.



engenheiros técnicos perante outros indivíduos e entidades; e no âmbito da regulação da profissão de engenheiro técnico.

Consequentemente, a profissão de engenheiro técnico, em particular o acesso à mesma e o respetivo exercício, é regulada pelos Estatutos, aprovados pelo legislador, e por regulamentos adotados pela Ordem, em função dos poderes atribuídos pelo legislador. A sua implementação é feita pelos próprios profissionais em causa, uma vez que os órgãos dirigentes da Ordem dos Engenheiros Técnicos são compostos exclusivamente por membros da Ordem.

O exercício da profissão de engenheiro técnico exige qualificações académicas e profissionais com um elevado grau de especificidade. O Estado e a sociedade reconhecem que são os próprios profissionais que detêm conhecimentos fundamentais para a identificação e a avaliação dos modelos alternativos de regulação da respetiva profissão e para a decisão sobre qual dos mesmos deve ser implementado, tomando em consideração, em particular, as necessidades dos engenheiros técnicos e, também, as necessidades dos consumidores.

Contudo, a mesma situação pode levar à adoção de medidas legislativas e autorregulatórias que, acima de tudo, pretendam salvaguardar os interesses dos engenheiros técnicos inscritos na Ordem dos Engenheiros Técnicos, em detrimento do interesse público, podendo, inclusive, ser restritivas da concorrência. Essas medidas podem consistir, em particular: na fixação de condições de transação, em particular dos preços, aplicáveis aos serviços disponibilizados pelos engenheiros técnicos; no estabelecimento de requisitos de acesso à profissão de engenheiro técnico, em particular relativos às qualificações académicas e profissionais mínimas necessárias para exercer a mesma, que não sejam devidamente fundamentados e adequados ao objetivo de política pública subjacente; mas também, na determinação de restrições à propriedade, à gestão e à multidisciplinariedade; e na análise de queixas relativas a serviços prestados por engenheiros técnicos apresentadas por consumidores e na decisão sobre as mesmas com base em critérios não objetivos.

A atribuição à Ordem dos Engenheiros Técnicos de atribuições no âmbito da regulação da profissão de engenheiro técnico pode ter como consequências: o aumento significativo dos custos incorridos pelos (potenciais ou efetivos) engenheiros técnicos, que são influenciados em larga medida pelos requisitos de acesso à profissão de engenheiro técnico, como sejam, aquelas que se prendem com a fixação de taxas e características do estágio.

A introdução de um órgão independente com funções de regulação incentivará uma melhor regulamentação da profissão. Esta solução atenuará o conflito entre alguns interesses da profissão e o interesse público, inerente no sistema de autorregulamentação, aumentando o bem-estar social.

*Proposta de alteração legislativa e/ou regulamentar*

Propõe-se que o legislador altere o quadro legislativo e regulatório aplicável à profissão de engenheiro técnico separando a função regulatória da função representativa atualmente atribuídas à Ordem dos Engenheiros Técnicos.

Tal separação envolverá a criação de um órgão independente, que poderá ser externo à Ordem Profissional e por setor de atividade, ou poderá ser criado um órgão dentro da atual Ordem Profissional efetivamente separado dos restantes órgãos da Ordem Profissional.

O órgão independente assumiria a principal regulamentação da profissão, como matérias que dizem respeito ao acesso à profissão.

A direção do órgão regulador seria composta por representantes da própria profissão e de outras pessoas, incluindo indivíduos de alto perfil de outros órgãos reguladores ou organizações, representantes de organizações de consumidores e académicos.

## Reserva de atividades

O Estatuto da Ordem dos Engenheiros Técnicos<sup>219</sup> determina que o título profissional de engenheiro técnico apenas pode ser atribuído a indivíduos inscritos na Ordem dos Engenheiros Técnicos como membros efetivos da mesma. Para além disso, o Estatuto da Ordem dos Engenheiros Técnicos<sup>220</sup> estabelece que os títulos profissionais de engenheiro técnico sénior e engenheiro técnico especialista apenas podem ser atribuídos a engenheiros técnicos específicos. Analogamente, o Regulamento nº 360/2012 estabelece que o título profissional de engenheiro técnico especialista apenas pode ser atribuído a engenheiros técnicos específicos. Do mesmo modo, o Regulamento nº 359/2012 estabelece que o título profissional de engenheiro técnico sénior apenas pode ser atribuído a engenheiros técnicos específicos.

Nesse contexto, várias normas incluídas nos diplomas Portugueses aplicáveis à profissão de engenheiro técnico estabelecem que determinadas atividades relacionadas com diversos setores económicos apenas podem ser desenvolvidas por profissionais específicos e, em particular, por engenheiros técnicos ou por engenheiros técnicos específicos.

A regulação da profissão de engenheiro técnico com base na obrigatoriedade de os indivíduos em causa serem titulares de documentos habilitantes para exercer essa profissão e na atribuição de títulos profissionais de engenheiro técnico específicos é expectável reduzir significativamente a assimetria de informação existente entre os indivíduos que exercem a profissão de engenheiro técnico e os consumidores. De facto, apenas cada um desses profissionais tem informação perfeita sobre o nível de segurança e qualidade dos serviços que realiza.

Contudo, tal regulação diminui o número de indivíduos que podem exercer a profissão de engenheiro técnico e o número de engenheiros técnicos que podem desempenhar determinadas atividades e, como tal, afeta negativamente a concorrência, respetivamente, na profissão e nas atividades em causa. De facto: (i) a mera ausência de inscrição na Ordem dos Engenheiros Técnicos inviabiliza que indivíduos com as qualificações académicas e profissionais mínimas necessárias para exercer a profissão de engenheiro técnico desempenhem a mesma; e (ii) a mera ausência de detenção de títulos profissionais de engenheiro técnico específicos impede que indivíduos com as qualificações académicas e profissionais mínimas necessárias para desempenhar determinadas atividades no âmbito da profissão de engenheiro técnico realizem as mesmas.

Adicionalmente, a existência de atividades reservadas exclusivamente a engenheiros técnicos ou a engenheiros técnicos específicos ou reservadas a engenheiros técnicos ou a engenheiros técnicos específicos e, também, a um conjunto específico de outros profissionais pode contribuir para o aumento do nível de segurança e qualidade dos serviços em causa. De facto, há diversas atividades cuja realização exige conhecimentos ou experiência particularmente específicos, que esses profissionais, em princípio, detêm.

No entanto, essa reserva de atividades também afeta negativamente a concorrência nas atividades em causa, uma vez que pode levar à diminuição do número de indivíduos que podem desenvolver as mesmas, em virtude de tal não ser permitido a indivíduos com determinadas características. Tal tem como principais consequências o aumento dos preços aplicáveis às atividades em causa e a limitação das escolhas disponibilizadas aos consumidores, o que tende a dificultar a correspondência entre o tipo de serviços profissionais disponibilizados e o tipo de serviços procurados, já que os consumidores podem pretender serviços cuja realização por indivíduos aos quais a mesma não esteja reservada não colocaria em causa as respetivas segurança e qualidade.

Nesse contexto, é de notar que se reconhece a necessidade de definir, no quadro legislativo e regulatório relevante, os casos gerais em que as habilitações académicas e profissionais dos indivíduos que realizam determinadas atividades garantem o nível mínimo de segurança e qualidade dos serviços em causa socialmente desejado. Sem prejuízo, reconhece-se, também, que alguns dos indivíduos que não cumprem os requisitos relativos a essas habilitações necessários para desenvolver uma determinada atividade podem ter especialização profissional ou anos de experiência igualmente adequados para a realização das tarefas em causa com a segurança e a qualidade desejadas.

<sup>219</sup> Cf. Em particular, o artigo 6º, n.º 1 do mesmo.

<sup>220</sup> Cf. Em particular, o artigo 30º do mesmo.



A esse propósito, é de notar que, até à implementação do Processo de Bolonha, as habilitações académicas necessárias para aceder à e exercer a profissão de engenheiro técnico eram iguais em termos de matérias e inferiores em termos de grau às respetivas habilitações necessárias para aceder à e exercer a profissão de engenheiro<sup>221</sup>. Por isso, o quadro legislativo e regulatório relevante considera que, de um modo geral, os engenheiros técnicos e os engenheiros podem desempenhar as mesmas atividades, mas o número de anos de experiência necessário para desempenhar cada uma dessas atividades é maior no caso dos engenheiros técnicos do que no caso dos engenheiros.

Esta abertura pode conduzir a maiores inovação e diversidade e à cobrança de preços mais baixos pela prestação dos serviços em causa, em benefício dos consumidores.

*Proposta de alteração legislativa e/ou regulamentar*

Propõe-se que as atividades reservadas a indivíduos inscritos na Ordem dos Engenheiros Técnicos sejam reavaliadas pelo legislador, em conjunto com as Ordens de Profissionais relevantes. Em regra, as atividades apenas devem ser reservadas a determinados profissionais na estrita medida em que tal seja necessário, adequado e proporcional para garantir o nível mínimo de segurança e qualidade dos serviços.

Propõe-se que as atividades reservadas a categorias específicas de profissionais (em particular, as atividades reservadas a profissionais que cumpram requisitos mínimos relativos a especialização profissional ou a anos de experiência) sejam abolidas nos casos em que essa proteção é: (i) desproporcional em relação ao objetivo de política pública prosseguido, porque as atividades em causa podem ser executadas por quaisquer outros profissionais sem que tal implique o não cumprimento do respetivo nível mínimo de segurança e qualidade socialmente desejado ou porque essas atividades não representam um perigo relevante para a segurança pública e para o ambiente; (ii) desadequada, em virtude de uma excessiva proteção do título profissional; ou (iii) desnecessária, por se ter tornado obsoleta, devido a desenvolvimentos legais, sociais ou profissionais.

Propõe-se que a legislação e a regulamentação que elencam atividades reservadas a indivíduos inscritos na Ordem dos Engenheiros Técnicos sejam alteradas com vista a tornarem-se mais focadas nos resultados a atingir (nomeadamente, no nível de qualidade desejada). Desse modo, vários profissionais com qualificações semelhantes, mas não idênticas, podem competir pelo mesmo trabalho.

### **Exigência de qualificações académicas específicas**

O Estatuto da Ordem dos Engenheiros Técnicos<sup>222</sup> determina que os indivíduos que requeiram a inscrição na Ordem dos Engenheiros Técnicos como membros efetivos da mesma devem ser titulares, pelo menos, das seguintes qualificações académicas: (i) grau de bacharel em Engenharia, nos casos em que esse título académico tenha sido conferido antes da implementação do Processo de Bolonha; ou (ii) grau de licenciado em Engenharia, nos casos em que esse título académico tenha sido conferido em conformidade com o Processo de Bolonha.

O estabelecimento de habilitações académicas mínimas necessárias para ter acesso à e exercer a profissão de engenheiro técnico e a consequente limitação das vias académicas de acesso à e de exercício da mesma profissão contribuem para o aumento do nível de segurança e qualidade dos serviços em causa. O desenvolvimento das atividades reservadas exclusivamente a engenheiros técnicos ou reservadas a engenheiros técnicos e, também, a um conjunto específico de outros profissionais exige conhecimentos com um elevado grau de especificidade, que os indivíduos detentores das referidas qualificações académicas, em princípio, detêm.

No entanto, essa limitação de habilitações académicas e de vias de obtenção das mesmas também pode levar à diminuição do número de indivíduos que podem desenvolver as atividades em causa, uma vez que aumenta significativamente os custos incorridos pelos (potenciais ou efetivos) profissionais, em particular com a obtenção do respetivo título académico, e inviabiliza indivíduos com determinadas características de desempenharem as tarefas em questão. Essa situação tem como principais consequências o aumento dos

<sup>221</sup> Ver capítulo II.6.3 – Exigência de qualificações académicas específicas e capítulo II.6.2 – Exigência de qualificações académicas específicas, respetivamente.

<sup>222</sup> Cf. Em particular, o artigo 27º, n.º 2 do Anexo desse diploma.





preços aplicáveis às atividades em causa e a limitação das escolhas disponibilizadas aos consumidores, o que tende a dificultar a correspondência entre o tipo de serviços profissionais disponibilizados e o tipo de serviços procurados, já que os consumidores podem pretender serviços cuja realização por indivíduos que não sejam titulares das referidas qualificações académicas não colocaria em causa as respetivas segurança e qualidade.

Assim, as qualificações académicas mínimas necessárias para ter acesso à e exercer a profissão de engenheiro técnico e as vias académicas de acesso à e de exercício da mesma profissão apenas devem ser limitadas na estrita medida em que tal seja necessário para garantir que os serviços prestados por esses profissionais têm, pelo menos, a segurança e a qualidade mínimas socialmente desejadas.

A existência de vias alternativas de obtenção das qualificações académicas necessárias para o acesso à profissão de engenheiro técnico pode conduzir a maiores diversidade e inovação na oferta de serviços, nomeadamente através da disponibilização de serviços com uma maior componente multidisciplinar, que ofereçam soluções para problemas mais complexos. Pode verificar-se, também, uma maior concorrência entre os profissionais que podem realizar uma determinada atividade, o que poderá levar a uma descida de preços, em benefício dos consumidores.

#### *Proposta de alteração legislativa e/ou regulamentar*

Propõe-se que o legislador, em colaboração com a Ordem dos Engenheiros Técnicos, estabeleça um processo transparente, proporcional e não discriminatório de identificação de vias alternativas de aquisição das qualificações académicas necessárias para acesso à profissão de engenheiro técnico. Esse processo deve possibilitar que a profissão de engenheiro técnico seja acessível a quem seja titular de diplomas universitários que não uma licenciatura em Engenharia. Tal deve ser, igualmente, aplicável, com as devidas adaptações, aos vários níveis e títulos profissionais associados à profissão de engenheiro técnico.

Estas vias alternativas podem, nomeadamente, exigir a titularidade de uma pós-graduação ou de um curso de conversão de um determinado grau académico em outro grau académico que permitam o desenvolvimento das atividades em causa com um nível elevado de segurança e qualidade.

Sem prejuízo, todos os indivíduos que pretendam exercer a profissão de engenheiro técnico devem completar com sucesso o estágio profissional e devem ser aprovados nos exames da Ordem dos Engenheiros Técnicos requeridos para tal.

#### **Exigência de realização de estágio profissional com características específicas**

O Estatuto da Ordem dos Engenheiros Técnicos determina que a inscrição de um indivíduo sem, pelo menos, cinco anos de experiência profissional em engenharia na Ordem dos Engenheiros Técnicos exige a frequência de um estágio profissional cuja duração pertença a um dos seguintes intervalos de tempo<sup>223</sup>: inferior ou igual a 18 meses (que é inferior ou igual à respetiva duração máxima prevista na Lei nº 2/2013<sup>224</sup>, de 18 meses) nos casos em que o indivíduo em causa seja titular, pelo menos, do grau de bacharel ou de um grau de licenciado em Engenharia conferido em conformidade com o Processo de Bolonha; ou inferior ou igual a 6 meses (que é inferior à respetiva duração máxima prevista na Lei nº 2/2013<sup>225</sup>, de 18 meses) nos casos em que o indivíduo em causa seja titular, pelo menos, de um grau de licenciado em Engenharia conferido antes da implementação do Processo de Bolonha ou do grau de mestre em Engenharia.

Adicionalmente, o Estatuto da Ordem dos Engenheiros Técnicos<sup>226</sup> estabelece que esse estágio deve ser avaliado pelo patrono do estágio em causa e essa avaliação deve ser homologada pela Ordem dos Engenheiros Técnicos, isto é, por pares.

Para além disso, a Deliberação nº 8/2017<sup>227</sup> estabelece que o pedido de inscrição no mesmo estágio exige o pagamento de uma taxa no seguinte valor: EUR 25, nos casos em que a inscrição no estágio em questão seja feita antes da conclusão com sucesso do grau académico necessário para deter o título profissional de

<sup>223</sup> Cf. Estatuto da Ordem dos Engenheiros Técnicos, cit. *supra*, artigo 18.º, n.º 1.

<sup>224</sup> Cf. Lei n.º 2/2013, cit. *supra*, artigo 8.º, n.º 2.

<sup>225</sup> Cf. Lei n.º 2/2013, cit. *supra*, artigo 8.º, n.º 2.

<sup>226</sup> Cf. Estatuto da Ordem dos Engenheiros Técnicos, cit. *supra*, artigo 26.º.

<sup>227</sup> Cf. Deliberação nº 8/2017, cit. *supra*, artigo 2.º, n.º 1 e n.º 2 e artigo 3.º, n.º 2 e n.º 3.



engenheiro técnico e esse estágio tenha início nos seis meses anteriores à mesma data; ou de EUR 150, nos casos em que a inscrição no estágio em questão seja feita depois da conclusão com sucesso do grau académico necessário para deter o título profissional de engenheiro técnico ou esse estágio não tenha início nos seis meses anteriores à mesma data.

A exigência de realização de um estágio profissional para aceder à profissão de engenheiro técnico constitui uma barreira à concorrência. Nesse sentido, importa aferir a proporcionalidade das características desse estágio, como sejam a sua duração<sup>228</sup>, o seu objeto, o seu modelo de avaliação e os custos associados ao mesmo, que podem ser desproporcionais em relação ao objetivo de política pública prosseguido e, até mesmo, desnecessários para cumpri-lo.

A implementação destas medidas pode levar a uma redução dos custos de oportunidade que o estágio em causa implica, bem como a um aumento da independência e da transparência do seu processo de avaliação sem colocar em causa a sua qualidade. Assim, esse estágio tende a tornar-se mais atrativo para indivíduos que queiram inscrever-se na Ordem dos Engenheiros Técnicos e, conseqüentemente, o número de indivíduos habilitados a concorrer no mercado exercendo a profissão de engenheiro técnico tende a aumentar, o que pode levar a uma descida dos preços dos respetivos serviços profissionais, em benefício dos consumidores.

#### *Propostas de alteração legislativa e/ou regulamentar*

Propõe-se que o legislador, em conjunto com a Ordem dos Engenheiros Técnicos, reanalise as características do estágio profissional necessário à inscrição de indivíduos na Ordem dos Engenheiros Técnicos, com o objetivo de certificar que, com o mesmo, os candidatos adquirem a formação profissional e ética exigida para o adequado acesso à e exercício da profissão de engenheiro técnico.

Essa reavaliação deve garantir, em particular, que: (i) a avaliação do estágio profissional e a homologação da mesma seja realizada por uma entidade independente da Ordem dos Engenheiros Técnicos e que inclua membros dessa Ordem de Profissionais e, também, outros indivíduos das áreas técnicas e científicas de reconhecido mérito tais como professores universitários; e (ii) o custo do estágio profissional seja determinado com base em critérios relacionados com a proporcionalidade da taxa em causa face aos custos incorridos com a prestação dos serviços subjacentes, a não discriminação entre os indivíduos aos quais é cobrada esse custo, a transparência da taxa em questão e do respetivo método de cálculo<sup>229</sup>.

#### **Restrições à propriedade de sociedades de profissionais**

O Estatuto da Ordem dos Engenheiros Técnicos<sup>230</sup> determina que a maioria do capital social com direitos de voto das sociedades de engenheiros técnicos deve ser detida pelos seguintes tipos de agentes: engenheiros técnicos estabelecidos em Portugal; sociedades de engenheiros técnicos; e determinadas organizações associativas de profissionais equiparados a engenheiros técnicos constituídas em um país da UE ou do EEE que não Portugal.

Tal constitui uma restrição à propriedade de sociedades de engenheiros técnicos, encontrando-se a mesma consagrada, também, na Lei n.º 2/2013<sup>231</sup> e na Lei n.º 53/2015<sup>232</sup>.

Esta restrição à propriedade de sociedades de engenheiros técnicos é uma barreira à concorrência no âmbito da profissão de engenheiro técnico e tem como principal consequência a diminuição do número de sociedades de engenheiros técnicos. Com efeito, tal conduz a: uma diminuição das fontes de investimento aquando da sua constituição ou no decorrer da sua atividade; um aumento significativo dos custos operacionais incorridos, que são influenciados em larga medida pelo custo do capital<sup>233</sup>; uma inviabilização da participação de indivíduos e entidades com conhecimentos específicos na área da administração e da

<sup>228</sup> Não deve ser superior a 18 meses (*Cf.* Lei n.º 2/2013, cit. *supra*, artigo 8.º, n.º 2).

<sup>229</sup> *Cf.* Princípios constantes da Lei Geral Tributária (LGT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 398/98, cit. *supra*, artigo 4.º, n.º 2, e da Constituição da República Portuguesa (CRP), aprovada pelo Decreto de 10.04.1976, artigo 266.º, n.º 2.

<sup>230</sup> *Cf.* Em particular, o artigo 10.º, n.º 9 do mesmo.

<sup>231</sup> *Cf.* Lei n.º 2/2013, cit. *supra*, artigo 27.º, n.º 3, a) e artigo 27.º, n.º 4.

<sup>232</sup> *Cf.* Lei n.º 53/2015, cit. *supra*, artigo 8.º, n.ºs 1, 2 e 3, e artigo 9.º, n.º 2.

<sup>233</sup> Inclui a remuneração das instituições financeiras nos casos em que as sociedades de engenheiros técnicos recorrem às mesmas para financiar a respetiva constituição ou atividade.



gestão de empresas no processo decisório enquanto sócios maioritários das mesmas; e uma diminuição da propensão para adotar soluções de negócio inovadoras, e, conseqüentemente, uma limitação das escolhas disponibilizadas aos consumidores, o que tende a dificultar a correspondência entre o tipo de serviços profissionais disponibilizados e o tipo de serviços procurados.

Ao permitir o acesso a mais fontes de capital, a abertura total do capital social com direitos de voto de sociedades de engenheiros técnicos a quaisquer indivíduos e entidades permite um maior investimento nessas sociedades, aumentos de escala nas suas operações e uma melhor gestão de risco pelas mesmas, reduzindo os custos operacionais, criando condições para preços mais competitivos, em benefício dos consumidores

*Proposta de alteração legislativa e/ou regulamentar*

Propõe-se que o legislador revogue as normas que restringem a detenção do capital social e/ou dos direitos de voto de sociedades de engenheiros técnicos, permitindo que a totalidade ou a maioria desse capital social e desses direitos de voto seja detida por quaisquer indivíduos e entidades (nomeadamente, por indivíduos que não sejam engenheiros técnicos e por entidades que não sejam sociedades de engenheiros técnicos).

**Restrições à gestão e à administração de sociedades de profissionais**

O Estatuto da Ordem dos Engenheiros Técnicos<sup>234</sup> determina que os membros do órgão executivo das sociedades de engenheiros técnicos, independentemente da sua qualidade de membros da Ordem dos Engenheiros Técnicos, devem respeitar os princípios deontológicos, a autonomia técnica e científica e as garantias conferidas aos engenheiros técnicos pelo quadro legislativo e regulatório relevante.

Conseqüentemente, as sociedades de engenheiros técnicos devem ser geridas, pelo menos, parcialmente pelos próprios profissionais em causa<sup>235</sup>.

Tal constitui uma restrição à gestão e à administração de sociedades de engenheiros técnicos. Similarmente, a Lei n.º 2/2013 e a Lei n.º 53/2015<sup>236</sup> impõem que um dos membros do órgão executivo das sociedades de profissionais seja um desses profissionais.

Esta restrição à gestão e à administração de sociedades de engenheiros técnicos é uma barreira à concorrência no âmbito da profissão de engenheiro técnico.

Essa situação limita a capacidade das sociedades de engenheiros técnicos de ajustar a sua decisão sobre as respetivas estruturas de administração e gestão às suas necessidades, uma vez que inviabiliza que essas sociedades sejam administradas e geridas exclusivamente por indivíduos que não sejam engenheiros técnicos, podendo conduzir a um aumento dos custos incorridos pelas sociedades de engenheiros técnicos.

Uma gestão profissionalizada, e responsável perante os sócios, poderá beneficiar a própria sociedade, dado o maior conhecimento que os gestores poderão ter do mercado, isto é, do tipo de serviços procurados por empresas e famílias, bem como das inovações que poderão ser introduzidas na prestação de serviços jurídicos, para benefício dos clientes.

*Proposta de alteração legislativa e/ou regulamentar*

Propõe-se que o legislador elimine as normas que restringem, total ou parcialmente, a gestão e administração de sociedades de profissionais por pessoas que não sejam profissionais inscritos na Ordem Profissional dos Engenheiros Técnicos.

Propõe-se a separação entre a propriedade e a gestão e administração de sociedades de profissionais de engenheiros técnicos.

<sup>234</sup> Cf. Em particular, o artigo 10º, n.º 6 do Anexo desse diploma.

<sup>235</sup> Essa conclusão decorre do facto de a norma em questão fazer referência à “qualidade de membros da Ordem [dos Engenheiros Técnicos]” dos membros do órgão executivo das sociedades de engenheiros técnicos. De facto, tal pode levar a que a mesma norma seja interpretada como inviabilizando que o órgão executivo em causa seja constituído exclusivamente por indivíduos que não sejam membros da Ordem dos Engenheiros Técnicos.

<sup>236</sup> Cf. Lei n.º 53/2015, cit. *supra*, artigo 9.º, n.º 3; Lei n.º 2/2013, cit. *supra*, artigo 27.º, n.º 3, alínea b), e artigo 27.º, n.º 4.



Propõe-se que a gestão e administração estejam abertas a indivíduos não-profissionais e com outras profissões.

### **Restrições à multidisciplinaridade em sociedades de profissionais**

O Estatuto da Ordem dos Engenheiros Técnicos<sup>237</sup> determina que as sociedades profissionais de engenheiros técnicos podem exercer outras atividades conjuntamente com a atividade de engenheiros técnicos nos casos em que as mesmas não sejam incompatíveis com essa atividade e em relação às quais o Estatuto da Ordem dos Engenheiros Técnicos não preveja qualquer impedimento.

Desse modo, embora a existência de multidisciplinaridade em sociedades profissionais de engenheiros técnicos seja permitida, ela é limitada por via de incompatibilidades e impedimentos, com o exercício conjunto com outras profissões.

Tal encontra-se de acordo com o princípio estatuído nas leis-quadro, a Lei nº 2/2013 e a Lei nº 53/2015<sup>238</sup>, nos termos das quais podem ser constituídas sociedades de profissionais que tenham por objeto principal o exercício de profissões organizadas numa única associação pública profissional, em conjunto ou em separado com o exercício de outras profissões ou atividades, desde que seja observado o regime de incompatibilidades e impedimentos.

Contudo, as incompatibilidades e os impedimentos relativos à profissão de engenheiro técnico não se encontram exaustivamente listadas. O quadro legislativo e regulamentar aplicável pode por isso limitar a multidisciplinaridade em sociedades profissionais de engenheiros técnicos.

Importa, por isso, aferir da adequação, necessidade e proporcionalidade da listagem de incompatibilidades e de impedimentos que estejam em causa, devendo ser eliminados aqueles que sejam desproporcionais.

Incompatibilidades e impedimentos não justificados podem gerar: uma diminuição das fontes de receita que podem ser utilizadas aquando da constituição ou no decorrer da atividade de uma sociedade; uma diminuição da capacidade de recuperar os custos; uma diminuição da capacidade de aproveitar economias de escala e economias de gama e, desse modo, levar a um aumento nos custos; e uma diminuição da capacidade de gerir o risco associado à volatilidade da procura através da disponibilização de outras atividades profissionais.

Em resultado, esta situação é passível de se traduzir num aumento dos preços aplicáveis às atividades e limitar as escolhas disponibilizadas aos consumidores, o que tende a dificultar a correspondência entre o tipo de serviços profissionais disponibilizados e o tipo de serviços procurados. Os consumidores podem preferir relacionar-se apenas com um prestador de serviços (que disponibilize diversos serviços profissionais), em detrimento de lidar com vários (cada um dos quais disponibiliza um tipo de serviços profissionais).

#### *Proposta de alteração legislativa e/ou regulamentar*

Propõe-se que o legislador, em conjunto com a Ordem dos Engenheiros Técnicos, reavalie a proporcionalidade das incompatibilidades e dos impedimentos relativos à oferta de atividades multidisciplinares por parte de sociedades profissionais de engenheiros técnicos, tomando em consideração a sua proporcionalidade face ao objetivo de política pública subjacente.

Como regra geral, essas incompatibilidades e esses impedimentos devem ser abolidos nos casos em que não sejam considerados plenamente fundamentados e adequados ao objetivo de política pública subjacente.

<sup>237</sup> Cf. Em particular, o artigo 10º, n.º 7 do Anexo desse diploma.

<sup>238</sup> Cf. Lei n.º 53/2015, cit. *supra*, artigo 7.º, n.º 2; Lei n.º 2/2013, cit. *supra*, artigo 27.º, n.º 1 e n.º 4.



**Anexo 8: Propostas de alteração do quadro legislativo e regulatório de profissão liberal autorregulada: engenheiro técnico**

N.º OCDE	N.º e título do ato legislativo	Artigo	Categoria temática	Descrição da restrição à concorrência	Propostas de alteração legislativa e/ou regulatória
TS Common Provisions-01	Lei nº 41/2015 "Regime jurídico aplicável ao exercício da atividade de construção"	Art. 6º e Anexo I	Reserva de atividades	Determinadas atividades relacionadas com o setor da construção apenas podem ser desenvolvidas por profissionais específicos e, em particular, por arquitetos, engenheiros e/ou engenheiros técnicos específicos.	<p>Propõe-se que as atividades reservadas a indivíduos inscritos na Ordem dos Engenheiros Técnicos sejam reavaliadas pelo legislador, em conjunto com as Ordens de Profissionais relevantes. Em regra, as atividades apenas devem ser reservadas a determinados profissionais na estrita medida em que tal seja necessário, adequado e proporcional para garantir o nível mínimo de segurança e qualidade dos serviços.</p> <p>Propõe-se que as atividades reservadas a categorias específicas de profissionais (em particular, as atividades reservadas a profissionais que cumpram requisitos mínimos relativos a especialização profissional ou a anos de experiência) sejam abolidas nos casos em que essa proteção é: (i) desproporcional em relação ao objetivo de política pública prosseguido, porque as atividades em causa podem ser executadas por quaisquer outros profissionais sem que tal implique o não cumprimento do respetivo nível mínimo de segurança e qualidade socialmente desejado ou porque essas atividades não representam um perigo relevante para a segurança pública e para o ambiente; (ii) desadequada, em virtude de uma excessiva proteção do título profissional; ou (iii) desnecessária, por se ter tornado obsoleta, devido a desenvolvimentos legais, sociais ou profissionais.</p> <p>Propõe-se que a legislação e a regulamentação que elencam atividades reservadas a indivíduos inscritos na Ordem dos Engenheiros Técnicos sejam alteradas com vista a tornarem-se mais focadas nos resultados a atingir (nomeadamente, no nível de qualidade desejada). Desse modo, vários profissionais com qualificações semelhantes, mas não idênticas, podem competir pelo mesmo trabalho.</p>
TS Common Provisions-02	Lei nº 15/2015 "Requisitos necessários para aceder à e exercer a atividade das entidades e dos profissionais que atuam na área dos produtos petrolíferos"	Art. 12º; Art. 20º; Art. 27º; Art. 32º; Art. 44º; Art. 46º; Art. 47º	Reserva de atividades	A atividade das entidades e dos profissionais que atuam na área dos produtos petrolíferos apenas pode ser desenvolvida por profissionais específicos e, em particular, por engenheiros e/ou engenheiros técnicos específicos.	<p>Propõe-se que as atividades reservadas a indivíduos inscritos na Ordem dos Engenheiros Técnicos sejam reavaliadas pelo legislador, em conjunto com as Ordens de Profissionais relevantes. Em regra, as atividades apenas devem ser reservadas a determinados profissionais na estrita medida em que tal seja necessário, adequado e proporcional para garantir o nível mínimo de segurança e qualidade dos serviços.</p> <p>Propõe-se que as atividades reservadas a categorias específicas de profissionais (em particular, as atividades reservadas a profissionais que cumpram requisitos mínimos relativos a especialização profissional ou a anos de experiência) sejam abolidas nos casos em que essa proteção é: (i) desproporcional em relação ao objetivo de política pública prosseguido, porque as atividades em causa podem ser executadas por quaisquer outros profissionais sem que tal implique o não cumprimento do respetivo nível mínimo de segurança e qualidade socialmente desejado ou porque essas atividades não representam um perigo relevante para a segurança pública e para o ambiente; (ii) desadequada, em virtude de uma excessiva proteção do título profissional; ou (iii) desnecessária, por se ter tornado obsoleta, devido a desenvolvimentos legais, sociais ou profissionais.</p> <p>Propõe-se que a legislação e a regulamentação que elencam atividades reservadas a indivíduos inscritos na Ordem dos Engenheiros Técnicos sejam alteradas com vista a tornarem-se mais focadas nos resultados a atingir (nomeadamente, no nível de qualidade desejada). Desse modo, vários profissionais com qualificações semelhantes, mas não idênticas, podem competir pelo mesmo trabalho.</p>
TS Common Provisions-03	Lei nº 14/2015 "Requisitos necessários para aceder à e exercer a atividade das entidades e dos profissionais responsáveis por instalações elétricas"	Art. 5º; Art. 7º; Art. 19º; Art. 20º	Reserva de atividades	A atividade das entidades e dos profissionais responsáveis por instalações elétricas apenas pode ser desenvolvida por profissionais específicos e, em particular, por engenheiros e/ou engenheiros técnicos específicos.	<p>Propõe-se que as atividades reservadas a indivíduos inscritos na Ordem dos Engenheiros Técnicos sejam reavaliadas pelo legislador, em conjunto com as Ordens de Profissionais relevantes. Em regra, as atividades apenas devem ser reservadas a determinados profissionais na estrita medida em que tal seja necessário, adequado e proporcional para garantir o nível mínimo de segurança e qualidade dos serviços.</p> <p>Propõe-se que as atividades reservadas a categorias específicas de profissionais (em particular, as atividades reservadas a profissionais que cumpram requisitos mínimos relativos a especialização profissional ou a anos de experiência) sejam abolidas nos casos em que essa proteção é: (i) desproporcional em relação ao objetivo de política pública prosseguido, porque as atividades em causa podem ser executadas por quaisquer outros profissionais sem que tal implique o não cumprimento do respetivo nível mínimo de segurança e qualidade socialmente desejado ou porque essas atividades não representam um perigo relevante para a segurança pública e para o ambiente; (ii) desadequada, em virtude de uma excessiva proteção do título profissional; ou (iii) desnecessária, por se ter tornado obsoleta, devido a desenvolvimentos legais, sociais ou profissionais.</p> <p>Propõe-se que a legislação e a regulamentação que elencam atividades reservadas a indivíduos inscritos na Ordem dos Engenheiros Técnicos sejam alteradas com vista a tornarem-se mais focadas nos resultados a atingir (nomeadamente, no nível de qualidade desejada). Desse modo, vários profissionais com qualificações semelhantes, mas não idênticas, podem competir pelo mesmo trabalho.</p>
TS Common Provisions-04	Lei nº 65/2013 "Requisitos necessários para aceder à e exercer as atividades das entidades que disponibilizam serviços de manutenção de instalações de elevação e das entidades que"	Art. 6º; Art. 18º; Art. 38º	Reserva de atividades	A atividade das entidades que disponibilizam serviços de manutenção de instalações de elevação e dos respetivos profissionais apenas pode ser desenvolvida por profissionais específicos e, em particular, por engenheiros e/ou engenheiros técnicos específicos. Analogamente, a atividade das entidades que disponibilizam serviços de inspeção de instalações de elevação e dos respetivos profissionais	<p>Propõe-se que as atividades reservadas a indivíduos inscritos na Ordem dos Engenheiros Técnicos sejam reavaliadas pelo legislador, em conjunto com as Ordens de Profissionais relevantes. Em regra, as atividades apenas devem ser reservadas a determinados profissionais na estrita medida em que tal seja necessário, adequado e proporcional para garantir o nível mínimo de segurança e qualidade dos serviços.</p> <p>Propõe-se que as atividades reservadas a categorias específicas de profissionais (em particular, as atividades reservadas a profissionais que cumpram requisitos mínimos relativos a especialização profissional ou a anos de experiência) sejam abolidas</p>



N.º OCDE	N.º e título do ato legislativo	Artigo	Categoria temática	Descrição da restrição à concorrência	Propostas de alteração legislativa e/ou regulatória
	disponibilizam serviços de inspeção dessas instalações e dos respetivos profissionais"			apenas pode ser desenvolvida por profissionais específicos e, em particular, por engenheiros e/ou engenheiros técnicos específicos.	nos casos em que essa proteção é: (i) desproporcional em relação ao objetivo de política pública prosseguido, porque as atividades em causa podem ser executadas por quaisquer outros profissionais sem que tal implique o não cumprimento do respetivo nível mínimo de segurança e qualidade socialmente desejado ou porque essas atividades não representam um perigo relevante para a segurança pública e para o ambiente; (ii) desadequada, em virtude de uma excessiva proteção do título profissional; ou (iii) desnecessária, por se ter tornado obsoleta, devido a desenvolvimentos legais, sociais ou profissionais. Propõe-se que a legislação e a regulamentação que elencam atividades reservadas a indivíduos inscritos na Ordem dos Engenheiros Técnicos sejam alteradas com vista a tornarem-se mais focadas nos resultados a atingir (nomeadamente, no nível de qualidade desejada). Desse modo, vários profissionais com qualificações semelhantes, mas não idênticas, podem competir pelo mesmo trabalho.
TS Common Provisions-05	Lei nº 58/2013 "Requisitos necessários para aceder às e exercer as atividades de perito qualificado para a certificação energética e de técnico de instalação e manutenção de edifícios e sistemas"	Art. 2º	Reserva de atividades	A atividade de perito qualificado para a certificação energética apenas pode ser desenvolvida por profissionais específicos e, em particular, por arquitetos, engenheiros e/ou engenheiros técnicos específicos. Analogamente, a atividade de técnico de instalação e manutenção de edifícios e sistemas apenas pode ser desenvolvida por profissionais específicos e, em particular, por arquitetos, engenheiros e/ou engenheiros técnicos específicos.	Propõe-se que as atividades reservadas a indivíduos inscritos na Ordem dos Engenheiros Técnicos sejam reavaliadas pelo legislador, em conjunto com as Ordens de Profissionais relevantes. Em regra, as atividades apenas devem ser reservadas a determinados profissionais na estrita medida em que tal seja necessário, adequado e proporcional para garantir o nível mínimo de segurança e qualidade dos serviços. Propõe-se que as atividades reservadas a categorias específicas de profissionais (em particular, as atividades reservadas a profissionais que cumpram requisitos mínimos relativos a especialização profissional ou a anos de experiência) sejam abolidas nos casos em que essa proteção é: (i) desproporcional em relação ao objetivo de política pública prosseguido, porque as atividades em causa podem ser executadas por quaisquer outros profissionais sem que tal implique o não cumprimento do respetivo nível mínimo de segurança e qualidade socialmente desejado ou porque essas atividades não representam um perigo relevante para a segurança pública e para o ambiente; (ii) desadequada, em virtude de uma excessiva proteção do título profissional; ou (iii) desnecessária, por se ter tornado obsoleta, devido a desenvolvimentos legais, sociais ou profissionais. Propõe-se que a legislação e a regulamentação que elencam atividades reservadas a indivíduos inscritos na Ordem dos Engenheiros Técnicos sejam alteradas com vista a tornarem-se mais focadas nos resultados a atingir (nomeadamente, no nível de qualidade desejada). Desse modo, vários profissionais com qualificações semelhantes, mas não idênticas, podem competir pelo mesmo trabalho.
TS Common Provisions-06	Lei nº 7/2013 "Regime jurídico aplicável ao acesso às e ao exercício das atividades de realização de auditorias energéticas e de elaboração e controlo da elaboração e do progresso de planos de racionalização dos consumos de energia no âmbito do Sistema de Gestão dos Consumos Intensivos de Energia e do Regulamento de gestão do consumo de energia no setor dos transportes"	Anexo I - Art. 3º e Art. 4º; Anexo II - Art. 3º, Art. 4º e Art. 19º	Reserva de atividades	As atividades de realização de auditorias energéticas e de elaboração e controlo da elaboração e do progresso de planos de racionalização dos consumos de energia no âmbito do Sistema de Gestão dos Consumos Intensivos de Energia e do Regulamento de gestão do consumo de energia no setor dos transportes apenas podem ser desenvolvidas por profissionais específicos e, em particular, por engenheiros e/ou engenheiros técnicos específicos.	Propõe-se que as atividades reservadas a indivíduos inscritos na Ordem dos Engenheiros Técnicos sejam reavaliadas pelo legislador, em conjunto com as Ordens de Profissionais relevantes. Em regra, as atividades apenas devem ser reservadas a determinados profissionais na estrita medida em que tal seja necessário, adequado e proporcional para garantir o nível mínimo de segurança e qualidade dos serviços. Propõe-se que as atividades reservadas a categorias específicas de profissionais (em particular, as atividades reservadas a profissionais que cumpram requisitos mínimos relativos a especialização profissional ou a anos de experiência) sejam abolidas nos casos em que essa proteção é: (i) desproporcional em relação ao objetivo de política pública prosseguido, porque as atividades em causa podem ser executadas por quaisquer outros profissionais sem que tal implique o não cumprimento do respetivo nível mínimo de segurança e qualidade socialmente desejado ou porque essas atividades não representam um perigo relevante para a segurança pública e para o ambiente; (ii) desadequada, em virtude de uma excessiva proteção do título profissional; ou (iii) desnecessária, por se ter tornado obsoleta, devido a desenvolvimentos legais, sociais ou profissionais. Propõe-se que a legislação e a regulamentação que elencam atividades reservadas a indivíduos inscritos na Ordem dos Engenheiros Técnicos sejam alteradas com vista a tornarem-se mais focadas nos resultados a atingir (nomeadamente, no nível de qualidade desejada). Desse modo, vários profissionais com qualificações semelhantes, mas não idênticas, podem competir pelo mesmo trabalho.
TS Common Provisions-07	Lei nº 31/2009 (alterada pela Lei nº 40/2015) "Regime jurídico aplicável às qualificações profissionais necessárias para elaborar e subscrever projetos de arquitetura, engenharia ou paisagismo e fiscalizar e dirigir as obras de execução dos mesmos e aos deveres dos indivíduos que realizam essas atividades"	Todos	Reserva de atividades	As atividades de elaboração e subscrição de projetos de arquitetura, engenharia ou paisagismo e de fiscalização e direção das obras de execução dos mesmos apenas podem ser desenvolvidas por profissionais específicos e, em particular, por arquitetos, engenheiros e/ou engenheiros técnicos específicos.	Propõe-se que as atividades reservadas a indivíduos inscritos na Ordem dos Engenheiros Técnicos sejam reavaliadas pelo legislador, em conjunto com as Ordens de Profissionais relevantes. Em regra, as atividades apenas devem ser reservadas a determinados profissionais na estrita medida em que tal seja necessário, adequado e proporcional para garantir o nível mínimo de segurança e qualidade dos serviços. Propõe-se que as atividades reservadas a categorias específicas de profissionais (em particular, as atividades reservadas a profissionais que cumpram requisitos mínimos relativos a especialização profissional ou a anos de experiência) sejam abolidas nos casos em que essa proteção é: (i) desproporcional em relação ao objetivo de política pública prosseguido, porque as atividades em causa podem ser executadas por quaisquer outros profissionais sem que tal implique o não cumprimento do respetivo nível mínimo de segurança e qualidade socialmente desejado ou porque essas atividades não representam um perigo relevante para a segurança pública e para o ambiente; (ii) desadequada, em virtude de uma excessiva proteção do título profissional; ou (iii) desnecessária, por se ter tornado obsoleta, devido a desenvolvimentos legais, sociais ou profissionais. Propõe-se que a legislação e a regulamentação que elencam atividades reservadas a indivíduos inscritos na Ordem dos Engenheiros Técnicos sejam alteradas com vista a tornarem-se mais focadas nos resultados a atingir (nomeadamente, no nível de qualidade desejada). Desse modo, vários profissionais com qualificações semelhantes, mas não idênticas, podem competir pelo mesmo trabalho.



N.º OCDE	N.º e título do ato legislativo	Artigo	Categoria temática	Descrição da restrição à concorrência	Propostas de alteração legislativa e/ou regulatória
TS Common Provisions-08	Decreto-Lei nº 266-B/2012 "Regime jurídico aplicável à determinação do nível de conservação de prédios urbanos e frações autónomas para os efeitos previstos no âmbito do arrendamento urbano, da reabilitação urbana e da conservação do edificado"	Art. 3º (3)	Métodos de seleção de profissionais	A designação do técnico responsável pela determinação do nível de conservação de um prédio urbano ou uma fração autónoma para os efeitos previstos no âmbito do arrendamento urbano, da reabilitação urbana e da conservação do edificado é efetuada através de um sorteio entre os arquitetos, engenheiros e engenheiros técnicos incluídos na lista de profissionais habilitados e disponíveis para tal, elaborada pelas respetivas Ordens Profissionais.	Propõe-se que o procedimento de designação do técnico responsável pela determinação do nível de conservação de uma construção estabelecido na norma seja alterado de sorteio para concurso (concorrencial).
TS Common Provisions-09	Decreto-Lei nº 90/2010 "Regulamento de instalação, funcionamento, reparação e alteração de equipamentos sob pressão"	Anexo - Art. 18º (2); Anexo II - Art. 5º (e)	Reserva de atividades	A elaboração de projetos de reparação ou alteração de equipamentos sob pressão e a emissão de termos de responsabilidade no âmbito da instalação desses equipamentos apenas pode ser desenvolvida por profissionais específicos e, em particular, por engenheiros e/ou engenheiros técnicos específicos.	Propõe-se que as atividades reservadas a indivíduos inscritos na Ordem dos Engenheiros Técnicos sejam reavaliadas pelo legislador, em conjunto com as Ordens de Profissionais relevantes. Em regra, as atividades apenas devem ser reservadas a determinados profissionais na estrita medida em que tal seja necessário, adequado e proporcional para garantir o nível mínimo de segurança e qualidade dos serviços. Propõe-se que as atividades reservadas a categorias específicas de profissionais (em particular, as atividades reservadas a profissionais que cumpram requisitos mínimos relativos a especialização profissional ou a anos de experiência) sejam abolidas nos casos em que essa proteção é: (i) desproporcional em relação ao objetivo de política pública prosseguido, porque as atividades em causa podem ser executadas por quaisquer outros profissionais sem que tal implique o não cumprimento do respetivo nível mínimo de segurança e qualidade socialmente desejado ou porque essas atividades não representam um perigo relevante para a segurança pública e para o ambiente; (ii) desadequada, em virtude de uma excessiva proteção do título profissional; ou (iii) desnecessária, por se ter tornado obsoleta, devido a desenvolvimentos legais, sociais ou profissionais. Propõe-se que a legislação e a regulamentação que elencam atividades reservadas a indivíduos inscritos na Ordem dos Engenheiros Técnicos sejam alteradas com vista a tornarem-se mais focadas nos resultados a atingir (nomeadamente, no nível de qualidade desejada). Desse modo, vários profissionais com qualificações semelhantes, mas não idênticas, podem competir pelo mesmo trabalho.
TS Common Provisions-10	Decreto-Lei nº 123/2009 (alterado pelo Decreto-Lei nº 92/2017) "Regime jurídico aplicável à construção de, ao acesso a e à instalação de redes e infraestruturas de comunicações eletrónicas"	Art. 37º (1); Art. 67º (1); Art. 67º (2)	Reserva de atividades	A elaboração de projetos de instalação ou alteração de infraestruturas de telecomunicações em loteamentos, urbanizações, conjuntos de edifícios ou edifícios apenas podem ser desenvolvidas por profissionais específicos e, em particular, por engenheiros e/ou engenheiros técnicos específicos.	Propõe-se que as atividades reservadas a indivíduos inscritos na Ordem dos Engenheiros Técnicos sejam reavaliadas pelo legislador, em conjunto com as Ordens de Profissionais relevantes. Em regra, as atividades apenas devem ser reservadas a determinados profissionais na estrita medida em que tal seja necessário, adequado e proporcional para garantir o nível mínimo de segurança e qualidade dos serviços. Propõe-se que as atividades reservadas a categorias específicas de profissionais (em particular, as atividades reservadas a profissionais que cumpram requisitos mínimos relativos a especialização profissional ou a anos de experiência) sejam abolidas nos casos em que essa proteção é: (i) desproporcional em relação ao objetivo de política pública prosseguido, porque as atividades em causa podem ser executadas por quaisquer outros profissionais sem que tal implique o não cumprimento do respetivo nível mínimo de segurança e qualidade socialmente desejado ou porque essas atividades não representam um perigo relevante para a segurança pública e para o ambiente; (ii) desadequada, em virtude de uma excessiva proteção do título profissional; ou (iii) desnecessária, por se ter tornado obsoleta, devido a desenvolvimentos legais, sociais ou profissionais. Propõe-se que a legislação e a regulamentação que elencam atividades reservadas a indivíduos inscritos na Ordem dos Engenheiros Técnicos sejam alteradas com vista a tornarem-se mais focadas nos resultados a atingir (nomeadamente, no nível de qualidade desejada). Desse modo, vários profissionais com qualificações semelhantes, mas não idênticas, podem competir pelo mesmo trabalho.
TS Common Provisions-11	Decreto-Lei nº 152/2005 (alterado pelo Decreto-Lei nº 145/2017) "Regras, condições, princípios e procedimentos aplicáveis no âmbito da recuperação para reciclagem, valorização e destruição de substâncias que empobrecem a camada de ozono contidas em determinados equipamentos e da manutenção desses equipamentos e da assistência aos mesmos"	Art. 5º (1) (a); Art. 5º (3)	Reserva de atividades	Determinadas atividades relacionadas com a recuperação para reciclagem, valorização e destruição de substâncias que empobrecem a camada de ozono contidas em determinados equipamentos e com a manutenção desses equipamentos e a assistência aos mesmos apenas podem ser desenvolvidas por profissionais específicos e, em particular, por engenheiros e/ou engenheiros técnicos específicos.	Propõe-se que as atividades reservadas a indivíduos inscritos na Ordem dos Engenheiros Técnicos sejam reavaliadas pelo legislador, em conjunto com as Ordens de Profissionais relevantes. Em regra, as atividades apenas devem ser reservadas a determinados profissionais na estrita medida em que tal seja necessário, adequado e proporcional para garantir o nível mínimo de segurança e qualidade dos serviços. Propõe-se que as atividades reservadas a categorias específicas de profissionais (em particular, as atividades reservadas a profissionais que cumpram requisitos mínimos relativos a especialização profissional ou a anos de experiência) sejam abolidas nos casos em que essa proteção é: (i) desproporcional em relação ao objetivo de política pública prosseguido, porque as atividades em causa podem ser executadas por quaisquer outros profissionais sem que tal implique o não cumprimento do respetivo nível mínimo de segurança e qualidade socialmente desejado ou porque essas atividades não representam um perigo relevante para a segurança pública e para o ambiente; (ii) desadequada, em virtude de uma excessiva proteção do título profissional; ou (iii) desnecessária, por se ter tornado obsoleta, devido a desenvolvimentos legais, sociais ou profissionais. Propõe-se que a legislação e a regulamentação que elencam atividades reservadas a indivíduos inscritos na Ordem dos Engenheiros Técnicos sejam alteradas com vista a tornarem-se mais focadas nos resultados a atingir (nomeadamente, no nível de qualidade desejada). Desse modo, vários profissionais com qualificações semelhantes, mas não idênticas, podem competir pelo mesmo trabalho.



N.º OCDE	N.º e título do ato legislativo	Artigo	Categoria temática	Descrição da restrição à concorrência	Propostas de alteração legislativa e/ou regulatória
01	Decreto-Lei nº 349/99 (alterado pela Lei nº 157/2015) "Estatuto da Ordem dos Engenheiros Técnicos"	Anexo - Art. 3º	Ordens Profissionais	A Ordem dos Engenheiros Técnicos desempenha: (i) tarefas no âmbito da representação dos engenheiros técnicos perante outros indivíduos e entidades; e (ii) tarefas no âmbito da regulação da profissão de engenheiro técnico.	Propõe-se que o legislador altere o quadro legislativo e regulatório separando a função regulatória da função representativa nas Ordens Profissionais. Tal separação envolverá a criação de um órgão independente, que poderá ser externo à Ordem Profissional e por setor de atividade, ou poderá ser criado um órgão dentro da atual Ordem Profissional, efetivamente separado dos restantes órgãos da Ordem Profissional. O órgão independente assumiria a principal regulamentação da profissão, como matérias que dizem respeito ao acesso à profissão. A direção do órgão regulador seria composta por representantes da própria profissão e de outras pessoas, incluindo indivíduos de alto perfil de outros órgãos reguladores ou organizações, representantes de organizações de consumidores e académicos.
02	Decreto-Lei nº 349/99 (alterado pela Lei nº 157/2015) "Estatuto da Ordem dos Engenheiros Técnicos"	Anexo - Art. 6º (1)	Títulos profissionais e reserva de atividades	O título profissional de engenheiro técnico apenas pode ser atribuído a indivíduos inscritos na Ordem dos Engenheiros Técnicos como membros efetivos da mesma.	Propõe-se que as atividades reservadas a indivíduos inscritos na Ordem dos Engenheiros Técnicos sejam reavaliadas pelo legislador, em conjunto com as Ordens de Profissionais relevantes. Em regra, as atividades apenas devem ser reservadas a determinados profissionais na estrita medida em que tal seja necessário, adequado e proporcional para garantir o nível mínimo de segurança e qualidade dos serviços. Propõe-se que as atividades reservadas a categorias específicas de profissionais (em particular, as atividades reservadas a profissionais que cumpram requisitos mínimos relativos a especialização profissional ou a anos de experiência) sejam abolidas nos casos em que essa proteção é: (i) desproporcional em relação ao objetivo de política pública prosseguido, porque as atividades em causa podem ser executadas por quaisquer outros profissionais sem que tal implique o não cumprimento do respetivo nível mínimo de segurança e qualidade socialmente desejado ou porque essas atividades não representam um perigo relevante para a segurança pública e para o ambiente; (ii) desadequada, em virtude de uma excessiva proteção do título profissional; ou (iii) desnecessária, por se ter tornado obsoleta, devido a desenvolvimentos legais, sociais ou profissionais. Propõe-se que a legislação e a regulamentação que elencam atividades reservadas a indivíduos inscritos na Ordem dos Engenheiros Técnicos sejam alteradas com vista a tornarem-se mais focadas nos resultados a atingir (nomeadamente, no nível de qualidade desejada). Desse modo, vários profissionais com qualificações semelhantes, mas não idênticas, podem competir pelo mesmo trabalho.
03	Decreto-Lei nº 349/99 (alterado pela Lei nº 157/2015) "Estatuto da Ordem dos Engenheiros Técnicos"	Anexo - Art. 6º (3)	Reserva de atividades	Determinadas atividades relacionadas com operações e obras específicas apenas podem ser desenvolvidas por profissionais específicos e, em particular, por engenheiros técnicos específicos.	Propõe-se que as atividades reservadas a indivíduos inscritos na Ordem dos Engenheiros Técnicos sejam reavaliadas pelo legislador, em conjunto com as Ordens de Profissionais relevantes. Em regra, as atividades apenas devem ser reservadas a determinados profissionais na estrita medida em que tal seja necessário, adequado e proporcional para garantir o nível mínimo de segurança e qualidade dos serviços. Propõe-se que as atividades reservadas a categorias específicas de profissionais (em particular, as atividades reservadas a profissionais que cumpram requisitos mínimos relativos a especialização profissional ou a anos de experiência) sejam abolidas nos casos em que essa proteção é: (i) desproporcional em relação ao objetivo de política pública prosseguido, porque as atividades em causa podem ser executadas por quaisquer outros profissionais sem que tal implique o não cumprimento do respetivo nível mínimo de segurança e qualidade socialmente desejado ou porque essas atividades não representam um perigo relevante para a segurança pública e para o ambiente; (ii) desadequada, em virtude de uma excessiva proteção do título profissional; ou (iii) desnecessária, por se ter tornado obsoleta, devido a desenvolvimentos legais, sociais ou profissionais. Propõe-se que a legislação e a regulamentação que elencam atividades reservadas a indivíduos inscritos na Ordem dos Engenheiros Técnicos sejam alteradas com vista a tornarem-se mais focadas nos resultados a atingir (nomeadamente, no nível de qualidade desejada). Desse modo, vários profissionais com qualificações semelhantes, mas não idênticas, podem competir pelo mesmo trabalho.
04	Decreto-Lei nº 349/99 (alterado pela Lei nº 157/2015) "Estatuto da Ordem dos Engenheiros Técnicos"	Anexo - Art. 10º (6)	Gestão de sociedades de profissionais	Os membros do órgão executivo das sociedades de engenheiros técnicos, independentemente da sua qualidade de membros da Ordem dos Engenheiros Técnicos, devem respeitar os princípios deontológicos, a autonomia técnica e científica e as garantias conferidas aos engenheiros técnicos pelo quadro legislativo e regulatório relevante.	Propõe-se que as normas que restringem a gestão e a administração de sociedades de engenheiros técnicos sejam revogadas, permitindo que essas funções possam ser efetuadas por indivíduos que não sejam membros da Ordem dos Engenheiros Técnicos.
05	Decreto-Lei nº 349/99 (alterado pela Lei nº 157/2015) "Estatuto da Ordem dos Engenheiros Técnicos"	Anexo - Art. 10º (7)	Multidisciplinaridade e em sociedades de profissionais	As sociedades de engenheiros técnicos podem exercer atividades que não a atividade de engenheiros técnicos nos casos em que as mesmas não sejam incompatíveis com essa atividade e em relação às quais o Estatuto da Ordem dos Engenheiros Técnicos não preveja qualquer impedimento.	Propõe-se que as incompatibilidades e os impedimentos relativos à profissão de engenheiro técnico que possam impedir a oferta multidisciplinar de atividades por parte de sociedades de engenheiros técnicos sejam reavaliados pelo legislador, em conjunto com a Ordem dos Engenheiros Técnicos, tomando em consideração a sua proporcionalidade face ao objetivo de política pública subjacente. Como regra geral, da listagem dessas incompatibilidades e desses impedimentos devem ser abolidos aqueles que não sejam considerados plenamente fundamentados e adequados aos objetivos de política pública subjacente.
06	Decreto-Lei nº 349/99 (alterado pela Lei nº 157/2015) "Estatuto da Ordem dos Engenheiros Técnicos"	Anexo - Art. 10º (9)	Propriedade de sociedades de profissionais	A maioria do capital social com direitos de voto das sociedades de engenheiros técnicos deve ser detida por: (i) engenheiros técnicos estabelecidos em Portugal; (ii) sociedades de engenheiros técnicos; ou	Propõe-se que as normas que restringem a detenção do capital social e/ou dos direitos de voto de sociedades de engenheiros técnicos sejam revogadas, permitindo que a totalidade ou a maioria desse capital social e desses direitos de voto seja detida por quaisquer indivíduos e entidades (nomeadamente, por indivíduos que não sejam engenheiros técnicos e por entidades que não sejam sociedades de engenheiros técnicos).





N.º OCDE	N.º e título do ato legislativo	Artigo	Categoria temática	Descrição da restrição à concorrência	Propostas de alteração legislativa e/ou regulatória
				(iii) determinadas organizações associativas de profissionais equiparados a engenheiros técnicos constituídas em um país da UE ou do EEE que não Portugal.	
07	Decreto-Lei nº 349/99 (alterado pela Lei nº 157/2015) "Estatuto da Ordem dos Engenheiros Técnicos"	Anexo - Art. 11º (1) e Art. 11º (2)	Propriedade de sociedades de profissionais	As organizações associativas de profissionais equiparados a engenheiros técnicos constituídas em um país da UE ou do EEE que não Portugal cujas respetivas representações permanentes em Portugal requeiram a inscrição na Ordem dos Engenheiros Técnicos como membros da mesma devem ser entidades cuja maioria do capital social com direitos de voto ou, nos casos em que as mesmas não tenham capital social, dos direitos de voto é detida por: (i) profissionais equiparados a engenheiros técnicos; ou (ii) organizações associativas de profissionais equiparados a engenheiros técnicos constituídas em um país da UE ou do EEE que não Portugal e cuja maioria do capital social e dos direitos de voto seja detida pelos profissionais em causa.	Propõe-se que as organizações associativas de profissionais equiparados a engenheiros técnicos constituídas em um país da UE ou do EEE que não Portugal não devem ser impedidas de inscrever as respetivas representações permanentes em Portugal na Ordem dos Engenheiros Técnicos apenas porque a maioria do seu capital social com direitos de voto ou, nos casos em que as mesmas não tenham capital social, dos seus direitos de voto não seja detida por determinados indivíduos ou entidades.
08	Decreto-Lei nº 349/99 (alterado pela Lei nº 157/2015) "Estatuto da Ordem dos Engenheiros Técnicos"	Anexo - Art. 26º	Estágio profissional	O exame necessário para completar o estágio profissional exigido para deter o título profissional de engenheiro técnico deve ser avaliado pelo patrono do estágio em causa, devendo essa avaliação ser homologada pela Ordem dos Engenheiros Técnicos.	Propõe-se que a avaliação do estágio profissional e a homologação da mesma seja realizada por uma entidade independente da Ordem dos Engenheiros Técnicos e que inclua membros dessa Ordem de Profissionais e, também, outros indivíduos das áreas técnicas e científicas de reconhecido mérito, tais como professores universitários.
09	Decreto-Lei nº 349/99 (alterado pela Lei nº 157/2015) "Estatuto da Ordem dos Engenheiros Técnicos"	Anexo - Art. 27º (2) (a)	Qualificações académicas	Os indivíduos que requeiram a inscrição na Ordem dos Engenheiros Técnicos como membros efetivos da mesma devem ser, pelo menos: (i) titulares do grau de bacharel em Engenharia, nos casos em que esse título académico tenha sido conferido antes da implementação do Processo de Bolonha, estabelecido no Decreto-Lei nº 74/2006; ou (ii) titulares do grau de licenciado em Engenharia, nos casos em que esse título académico tenha sido conferido em conformidade com o Processo de Bolonha.	Propõe-se que seja estabelecido pelo legislador, em colaboração com a Ordem dos Engenheiros Técnicos, um processo transparente, proporcional e não discriminatório de identificação de vias alternativas de aquisição das qualificações académicas necessárias para acesso à profissão de engenheiro técnico. Esse processo deve possibilitar que a profissão de engenheiro técnico seja acessível a quem seja titular de diplomas universitários que não uma licenciatura em Engenharia. Tal deve ser, igualmente, aplicável, com as devidas adaptações, aos vários níveis e títulos profissionais associados à profissão de engenheiro técnico. Estas vias alternativas podem, nomeadamente, exigir a titularidade de uma pós-graduação ou de um curso de conversão de um determinado grau académico em outro grau académico que permitam o desenvolvimento das atividades em causa com um nível elevado de segurança e qualidade. Sem prejuízo, todos os indivíduos que pretendam exercer a profissão de engenheiro técnico devem completar com sucesso o estágio profissional e devem ser aprovados nos exames da Ordem dos Engenheiros Técnicos requeridos para tal.
10	Decreto-Lei nº 349/99 (alterado pela Lei nº 157/2015) "Estatuto da Ordem dos Engenheiros Técnicos"	Anexo - Art. 30º	Títulos profissionais e reserva de atividades	Os títulos profissionais de engenheiro técnico sénior e engenheiro técnico especialista apenas podem ser atribuídos a profissionais específicos e, em particular, a engenheiros técnicos específicos.	Propõe-se que as atividades reservadas a indivíduos inscritos na Ordem dos Engenheiros Técnicos sejam reavaliadas pelo legislador, em conjunto com as Ordens de Profissionais relevantes. Em regra, as atividades apenas devem ser reservadas a determinados profissionais na estrita medida em que tal seja necessário, adequado e proporcional para garantir o nível mínimo de segurança e qualidade dos serviços. Propõe-se que as atividades reservadas a categorias específicas de profissionais (em particular, as atividades reservadas a profissionais que cumpram requisitos mínimos relativos a especialização profissional ou a anos de experiência) sejam abolidas nos casos em que essa proteção é: (i) desproporcional em relação ao objetivo de política pública prosseguido, porque as atividades em causa podem ser executadas por quaisquer outros profissionais sem que tal implique o não cumprimento do respetivo nível mínimo de segurança e qualidade socialmente desejado ou porque essas atividades não representam um perigo relevante para a segurança pública e para o ambiente; (ii) desadequada, em virtude de uma excessiva proteção do título profissional; ou (iii) desnecessária, por se ter tornado obsoleta, devido a desenvolvimentos legais, sociais ou profissionais. Propõe-se que a legislação e a regulamentação que elencam atividades reservadas a indivíduos inscritos na Ordem dos Engenheiros Técnicos sejam alteradas com vista a tornarem-se mais focadas nos resultados a atingir (nomeadamente, no nível de qualidade desejada). Desse modo, vários profissionais com qualificações semelhantes, mas não idênticas, podem competir pelo mesmo trabalho.
12	Decreto-Lei nº 349/99 (alterado pela Lei nº 157/2015) "Estatuto da Ordem dos Engenheiros Técnicos"	Anexo - Art. 79º (d)	Princípios deontológicos	Os engenheiros técnicos devem estabelecer uma remuneração que seja adequada aos serviços prestados pelos mesmos.	Propõe-se que a norma seja alterada de forma a utilizar linguagem tão clara e específica quanto possível. Propõe-se, em alternativa, que a norma seja expressamente revogada se a mesma tiver sido ultrapassada na sua substância por legislação mais recente (que regula a matéria em causa), tiver perdido a sua eficácia (pois deveria vigorar apenas durante um determinado período de tempo ou ser aplicável apenas em certos casos) ou tiver deixado de ser útil (em resultado de desenvolvimentos tecnológicos).
11	Decreto-Lei nº 349/99 (alterado pela Lei nº 157/2015)	Anexo - Art. 81º (d)	Princípios deontológicos	Os engenheiros técnicos não devem aceitar substituir outros engenheiros técnicos na execução de trabalhos sem informar previamente os mesmos de tal.	Propõe-se que a norma seja revogada.



N.º OCDE	N.º e título do ato legislativo	Artigo	Categoria temática	Descrição da restrição à concorrência	Propostas de alteração legislativa e/ou regulatória
	"Estatuto da Ordem dos Engenheiros Técnicos"				
TS Common Provisions-12	Decreto-Lei nº 379/80 (alterado pelo Decreto-Lei nº 98/2001) "Regras, condições, princípios e procedimentos aplicáveis no âmbito do estabelecimento e da exploração das instalações elétricas das embarcações"	Art. 4º (9)	Reserva de atividades	A atividade dos profissionais responsáveis por projetos de instalações elétricas de tensão superior a 50 volts apenas pode ser desenvolvida por profissionais específicos e, em particular, por engenheiros e/ou engenheiros técnicos específicos.	<p>Propõe-se que as atividades reservadas a indivíduos inscritos na Ordem dos Engenheiros Técnicos sejam reavaliadas pelo legislador, em conjunto com as Ordens de Profissionais relevantes. Em regra, as atividades apenas devem ser reservadas a determinados profissionais na estrita medida em que tal seja necessário, adequado e proporcional para garantir o nível mínimo de segurança e qualidade dos serviços.</p> <p>Propõe-se que as atividades reservadas a categorias específicas de profissionais (em particular, as atividades reservadas a profissionais que cumpram requisitos mínimos relativos a especialização profissional ou a anos de experiência) sejam abolidas nos casos em que essa proteção é: (i) desproporcional em relação ao objetivo de política pública prosseguido, porque as atividades em causa podem ser executadas por quaisquer outros profissionais sem que tal implique o não cumprimento do respetivo nível mínimo de segurança e qualidade socialmente desejado ou porque essas atividades não representam um perigo relevante para a segurança pública e para o ambiente; (ii) desadequada, em virtude de uma excessiva proteção do título profissional; ou (iii) desnecessária, por se ter tornado obsoleta, devido a desenvolvimentos legais, sociais ou profissionais.</p> <p>Propõe-se que a legislação e a regulamentação que elencam atividades reservadas a indivíduos inscritos na Ordem dos Engenheiros Técnicos sejam alteradas com vista a tornarem-se mais focadas nos resultados a atingir (nomeadamente, no nível de qualidade desejada). Desse modo, vários profissionais com qualificações semelhantes, mas não idênticas, podem competir pelo mesmo trabalho.</p>
TS Common Provisions-13	Decreto-Lei nº 39600 (alterado pelo Decreto-Lei nº 39847) "Regime jurídico aplicável às qualificações profissionais necessárias para assinar projetos de construções ou reconstruções importantes em zonas de proteção"	Todos	Reserva de atividades	A assinatura de projetos de construções ou reconstruções importantes em zonas de proteção apenas pode ser desenvolvida por profissionais específicos e, em particular, por arquitetos e/ou engenheiros específicos.	<p>Propõe-se que as atividades reservadas a indivíduos inscritos na Ordem dos Engenheiros Técnicos sejam reavaliadas pelo legislador, em conjunto com as Ordens de Profissionais relevantes. Em regra, as atividades apenas devem ser reservadas a determinados profissionais na estrita medida em que tal seja necessário, adequado e proporcional para garantir o nível mínimo de segurança e qualidade dos serviços.</p> <p>Propõe-se que as atividades reservadas a categorias específicas de profissionais (em particular, as atividades reservadas a profissionais que cumpram requisitos mínimos relativos a especialização profissional ou a anos de experiência) sejam abolidas nos casos em que essa proteção é: (i) desproporcional em relação ao objetivo de política pública prosseguido, porque as atividades em causa podem ser executadas por quaisquer outros profissionais sem que tal implique o não cumprimento do respetivo nível mínimo de segurança e qualidade socialmente desejado ou porque essas atividades não representam um perigo relevante para a segurança pública e para o ambiente; (ii) desadequada, em virtude de uma excessiva proteção do título profissional; ou (iii) desnecessária, por se ter tornado obsoleta, devido a desenvolvimentos legais, sociais ou profissionais.</p> <p>Propõe-se que a legislação e a regulamentação que elencam atividades reservadas a indivíduos inscritos na Ordem dos Engenheiros Técnicos sejam alteradas com vista a tornarem-se mais focadas nos resultados a atingir (nomeadamente, no nível de qualidade desejada). Desse modo, vários profissionais com qualificações semelhantes, mas não idênticas, podem competir pelo mesmo trabalho.</p>
TS Common Provisions-14	Decreto-Lei nº 23:511 "Regime jurídico aplicável às qualificações profissionais necessárias para elaborar projetos de abastecimento de água e de construção de redes de esgoto e projetos de obras de melhoramentos urbanos e rurais"	Todos	Reserva de atividades	A elaboração de projetos de abastecimento de água e de construção de redes de esgoto e projetos de obras de melhoramentos urbanos e rurais apenas pode ser desenvolvida por profissionais específicos e, em particular, por arquitetos, engenheiros e/ou engenheiros técnicos específicos.	<p>Propõe-se que as atividades reservadas a indivíduos inscritos na Ordem dos Engenheiros Técnicos sejam reavaliadas pelo legislador, em conjunto com as Ordens de Profissionais relevantes. Em regra, as atividades apenas devem ser reservadas a determinados profissionais na estrita medida em que tal seja necessário, adequado e proporcional para garantir o nível mínimo de segurança e qualidade dos serviços.</p> <p>Propõe-se que as atividades reservadas a categorias específicas de profissionais (em particular, as atividades reservadas a profissionais que cumpram requisitos mínimos relativos a especialização profissional ou a anos de experiência) sejam abolidas nos casos em que essa proteção é: (i) desproporcional em relação ao objetivo de política pública prosseguido, porque as atividades em causa podem ser executadas por quaisquer outros profissionais sem que tal implique o não cumprimento do respetivo nível mínimo de segurança e qualidade socialmente desejado ou porque essas atividades não representam um perigo relevante para a segurança pública e para o ambiente; (ii) desadequada, em virtude de uma excessiva proteção do título profissional; ou (iii) desnecessária, por se ter tornado obsoleta, devido a desenvolvimentos legais, sociais ou profissionais.</p> <p>Propõe-se que a legislação e a regulamentação que elencam atividades reservadas a indivíduos inscritos na Ordem dos Engenheiros Técnicos sejam alteradas com vista a tornarem-se mais focadas nos resultados a atingir (nomeadamente, no nível de qualidade desejada). Desse modo, vários profissionais com qualificações semelhantes, mas não idênticas, podem competir pelo mesmo trabalho.</p>
14	Regulamento nº 889/2016 "Regime jurídico aplicável ao funcionamento da bolsa de peritos no âmbito da atividade de engenharia técnica"	Art. 4º	Reserva de atividades	A inscrição de indivíduos na bolsa de peritos no âmbito da atividade de engenharia técnica apenas pode ser efetuada por profissionais específicos e, em particular, por engenheiros técnicos específicos.	<p>Propõe-se que as atividades reservadas a indivíduos inscritos na Ordem dos Engenheiros Técnicos sejam reavaliadas pelo legislador, em conjunto com as Ordens de Profissionais relevantes. Em regra, as atividades apenas devem ser reservadas a determinados profissionais na estrita medida em que tal seja necessário, adequado e proporcional para garantir o nível mínimo de segurança e qualidade dos serviços.</p> <p>Propõe-se que as atividades reservadas a categorias específicas de profissionais (em particular, as atividades reservadas a profissionais que cumpram requisitos mínimos relativos a especialização profissional ou a anos de experiência) sejam abolidas</p>



N.º OCDE	N.º e título do ato legislativo	Artigo	Categoria temática	Descrição da restrição à concorrência	Propostas de alteração legislativa e/ou regulatória
					<p>nos casos em que essa proteção é: (i) desproporcional em relação ao objetivo de política pública prosseguido, porque as atividades em causa podem ser executadas por quaisquer outros profissionais sem que tal implique o não cumprimento do respetivo nível mínimo de segurança e qualidade socialmente desejado ou porque essas atividades não representam um perigo relevante para a segurança pública e para o ambiente; (ii) desadequada, em virtude de uma excessiva proteção do título profissional; ou (iii) desnecessária, por se ter tornado obsoleta, devido a desenvolvimentos legais, sociais ou profissionais.</p> <p>Propõe-se que a legislação e a regulamentação que elencam atividades reservadas a indivíduos inscritos na Ordem dos Engenheiros Técnicos sejam alteradas com vista a tornarem-se mais focadas nos resultados a atingir (nomeadamente, no nível de qualidade desejada). Desse modo, vários profissionais com qualificações semelhantes, mas não idênticas, podem competir pelo mesmo trabalho.</p>
15	Regulamento nº 889/2016 "Regime jurídico aplicável ao funcionamento da bolsa de peritos no âmbito da atividade de engenharia técnica"	Art. 9º	Peritos no âmbito de profissões	A Ordem dos Engenheiros Técnicos deve indicar engenheiros técnicos peritos, mediante pedido de tal, tomando em consideração, preferencialmente, critérios relacionados com a proximidade entre o local de residência ou de exercício da atividade profissional dos indivíduos em causa e o local da sede da entidade que solicitou esses indivíduos ou no qual os mesmos irão desenvolver a respetiva atividade.	Propõe-se que a norma seja alterada de forma a determinar que a resposta a pedidos de indicação de engenheiros técnicos peritos consista numa lista exaustiva de indivíduos inscritos nas áreas profissionais relevantes da bolsa de peritos no âmbito da atividade de engenharia técnica. Essa lista deve incluir, pelo menos, os seguintes elementos de informação relativos a cada um dos indivíduos em causa: (i) áreas profissionais da bolsa de peritos no âmbito da atividade de engenharia técnica nas quais está inscrito; (ii) local de residência; e (iii) local de exercício da respetiva atividade profissional.
16	Regulamento nº 888/2016 "Código deontológico da Ordem dos Engenheiros Técnicos"	Art. 3º (g)	Princípios deontológicos	Os engenheiros técnicos devem utilizar sobriedade nos anúncios dos seus serviços profissionais.	Propõe-se que a norma seja alterada de forma a utilizar linguagem tão clara e específica quanto possível. Propõe-se, em alternativa, que a norma seja revogada se a mesma tiver sido ultrapassada na sua substância por legislação mais recente (que regula a matéria em causa), tiver perdido a sua eficácia (pois deveria vigorar apenas durante um determinado período de tempo ou ser aplicável apenas em certos casos) ou tiver deixado de ser útil (em resultado de desenvolvimentos tecnológicos).
17	Regulamento nº 888/2016 "Código deontológico da Ordem dos Engenheiros Técnicos"	Art. 8º (f)	Princípios deontológicos	Os engenheiros técnicos não devem rever, alterar ou continuar os trabalhos realizados ou iniciados por outros engenheiros técnicos sem informar previamente os mesmos de tal.	Propõe-se que a norma seja revogada.
18	Regulamento nº 888/2016 "Código deontológico da Ordem dos Engenheiros Técnicos"	Art. 9º (d)	Princípios deontológicos	Os engenheiros técnicos devem abster-se de desenvolver atividades que concorram com as atividades desenvolvidas pelos seus empregadores sem o acordo prévio dos mesmos relativamente a tal.	Propõe-se que a norma seja revogada.
19	Regulamento nº 888/2016 "Código deontológico da Ordem dos Engenheiros Técnicos"	Art. 13º (b)	Princípios deontológicos	Os engenheiros técnicos devem determinar os preços aplicáveis aos serviços que disponibilizam tomando em consideração o justo valor dos mesmos e não distribuindo os respetivos honorários entre os mesmos e outros engenheiros técnicos.	Propõe-se que a norma seja alterada de forma a utilizar linguagem tão clara e específica quanto possível. Propõe-se, em alternativa, que a norma seja revogada se a mesma tiver sido ultrapassada na sua substância por legislação mais recente (que regula a matéria em causa), tiver perdido a sua eficácia (pois deveria vigorar apenas durante um determinado período de tempo ou ser aplicável apenas em certos casos) ou tiver deixado de ser útil (em resultado de desenvolvimentos tecnológicos).
20	Regulamento nº 360/2012 (alterado pelo Regulamento nº 496/2016) "Regime jurídico aplicável à atribuição do título profissional de engenheiro técnico especialista"	Todos	Títulos profissionais e reserva de atividades	O título profissional de engenheiro técnico especialista apenas pode ser atribuído a profissionais específicos e, em particular, a engenheiros técnicos específicos.	Propõe-se que as atividades reservadas a indivíduos inscritos na Ordem dos Engenheiros Técnicos sejam reavaliadas pelo legislador, em conjunto com as Ordens de Profissionais relevantes. Em regra, as atividades apenas devem ser reservadas a determinados profissionais na estrita medida em que tal seja necessário, adequado e proporcional para garantir o nível mínimo de segurança e qualidade dos serviços. Propõe-se que as atividades reservadas a categorias específicas de profissionais (em particular, as atividades reservadas a profissionais que cumprem requisitos mínimos relativos a especialização profissional ou a anos de experiência) sejam abolidas nos casos em que essa proteção é: (i) desproporcional em relação ao objetivo de política pública prosseguido, porque as atividades em causa podem ser executadas por quaisquer outros profissionais sem que tal implique o não cumprimento do respetivo nível mínimo de segurança e qualidade socialmente desejado ou porque essas atividades não representam um perigo relevante para a segurança pública e para o ambiente; (ii) desadequada, em virtude de uma excessiva proteção do título profissional; ou (iii) desnecessária, por se ter tornado obsoleta, devido a desenvolvimentos legais, sociais ou profissionais. Propõe-se que a legislação e a regulamentação que elencam atividades reservadas a indivíduos inscritos na Ordem dos Engenheiros Técnicos sejam alteradas com vista a tornarem-se mais focadas nos resultados a atingir (nomeadamente, no nível de qualidade desejada). Desse modo, vários profissionais com qualificações semelhantes, mas não idênticas, podem competir pelo mesmo trabalho.
21	Regulamento nº 359/2012 (alterado pelo Regulamento nº 497/2016)	Todos	Títulos profissionais e reserva de atividades	O título profissional de engenheiro técnico sénior apenas pode ser atribuído a profissionais específicos e, em particular, a engenheiros técnicos específicos.	Propõe-se que as atividades reservadas a indivíduos inscritos na Ordem dos Engenheiros Técnicos sejam reavaliadas pelo legislador, em conjunto com as Ordens de Profissionais relevantes. Em regra, as atividades apenas devem ser reservadas a determinados profissionais na estrita medida em que tal seja necessário, adequado e proporcional para garantir o nível mínimo de segurança e qualidade dos serviços.



N.º OCDE	N.º e título do ato legislativo	Artigo	Categoria temática	Descrição da restrição à concorrência	Propostas de alteração legislativa e/ou regulatória
	"Regime jurídico aplicável à atribuição do título profissional de engenheiro técnico sénior"				<p>Propõe-se que as atividades reservadas a categorias específicas de profissionais (em particular, as atividades reservadas a profissionais que cumpram requisitos mínimos relativos a especialização profissional ou a anos de experiência) sejam abolidas nos casos em que essa proteção é: (i) desproporcional em relação ao objetivo de política pública prosseguido, porque as atividades em causa podem ser executadas por quaisquer outros profissionais sem que tal implique o não cumprimento do respetivo nível mínimo de segurança e qualidade socialmente desejado ou porque essas atividades não representam um perigo relevante para a segurança pública e para o ambiente; (ii) desadequada, em virtude de uma excessiva proteção do título profissional; ou (iii) desnecessária, por se ter tornado obsoleta, devido a desenvolvimentos legais, sociais ou profissionais.</p> <p>Propõe-se que a legislação e a regulamentação que elencam atividades reservadas a indivíduos inscritos na Ordem dos Engenheiros Técnicos sejam alteradas com vista a tornarem-se mais focadas nos resultados a atingir (nomeadamente, no nível de qualidade desejada). Desse modo, vários profissionais com qualificações semelhantes, mas não idênticas, podem competir pelo mesmo trabalho.</p>
22	Deliberação nº 8/2017 ("Tabela de taxas e emolumentos cobrados pela Ordem dos Engenheiros Técnicos em 2017")	Art. 2.º (1); Art. 2.º (2); Art. 3.º (2); Art. 3.º (3)	Estágio profissional	<p>Os indivíduos que requeiram a respetiva inscrição na Ordem dos Engenheiros Técnicos como membros estagiários da mesma devem submeter a essa Ordem de Profissionais um pedido de inscrição no estágio profissional necessário para obter tal inscrição mediante o pagamento de uma taxa no valor de:</p> <p>(i) EUR 25,00, nos casos em que os indivíduos em causa efetuem a inscrição no estágio profissional em questão antes da conclusão com sucesso do grau académico necessário para deter o título profissional de engenheiro técnico e esse estágio tenha início nos seis meses anteriores à mesma data; e</p> <p>(ii) EUR 150,00, nos casos em que os indivíduos em causa efetuem a inscrição no estágio profissional em questão depois da conclusão com sucesso do grau académico necessário para deter o título profissional de engenheiro técnico ou esse estágio não tenha início nos seis meses anteriores à mesma data.</p>	<p>Propõe-se que o custo do estágio profissional seja determinado com base em critérios relacionados com: (i) a proporcionalidade da taxa em causa face aos custos incorridos com a prestação dos serviços subjacentes; (ii) a não discriminação entre os indivíduos aos quais é cobrada esse custo; (iii) a transparência da taxa em questão e do respetivo método de cálculo.</p>



## II.7. Propostas de alteração do quadro legislativo e regulatório de profissões liberais autorreguladas: profissões económico-financeiras

As quatro profissões económico-financeiras autorreguladas de revisor oficial de contas, contabilista certificado, despachante oficial e economista, desempenham atividades profissionais que se relacionam com as decisões económicas e financeiras das empresas, e de pessoas particulares em alguns casos. Estas quatro profissões são representadas por quatro associações profissionais: a Ordem dos Revisores Oficiais de Contas, a Ordem dos Contabilistas Certificados, a Ordem dos Despachantes Oficiais e a Ordem dos Economistas.

Estas quatro profissões regulamentadas têm um impacto significativo nas operações das empresas e, conseqüentemente, na economia portuguesa. É por isso que as regulamentações excessivamente restritivas dessas profissões podem ter implicações mais amplas para a economia em geral, que vão além do impacto sobre os próprios profissionais.

As profissões em causa são reguladas por um quadro legislativo e regulatório comum a todas as profissões autorreguladas, cujo principal objetivo é definir a uniformidade dos princípios subjacentes à autorregulação e, em particular, limitar os potenciais efeitos negativos decorrentes da capacidade das Ordens de Profissionais de definirem as regras, as condições, os princípios e os procedimentos aplicáveis no âmbito das respetivas profissões. Nesse contexto, são de destacar: (i) a Lei n.º 2/2013, que estabelece o regime jurídico aplicável à criação, à organização e ao funcionamento de associações públicas profissionais<sup>239</sup>; e (ii) a Lei n.º 53/2015, que estabelece o regime jurídico aplicável à constituição e ao funcionamento das sociedades de profissionais sujeitas a Ordens de Profissionais. Mas são também reguladas por um quadro legislativo e regulatório específico a cada uma destas quatro profissões e que vão para além do estabelecido na Lei n.º 2/2013 e Lei n.º 53/2015, abrangendo não só os Estatutos das quatro Ordens Profissionais, como várias outros diplomas legais. No caso dos revisores oficiais de contas, a Diretiva (CE) n.º 2006/43/CE (Diretiva de Auditoria)<sup>240</sup> reveste-se de particular relevância na medida em que estabelece princípios para o acesso e exercício da profissão.

As atividades de contabilidade e auditoria, e consultoria fiscal CAE 6920) geraram em Portugal um valor acrescentado bruto (VAB) de EUR 813,05 milhões em 2015 e de EUR 824,80 milhões em 2016<sup>241</sup>, correspondentes a cerca de 0,45% do PIB em 2015 e também em 2016. Empregaram 35 264 indivíduos em 2015 e 35 792 indivíduos em 2016<sup>242</sup>.

<sup>239</sup> Doravante designadas “Ordens de Profissionais”.

<sup>240</sup> Diretiva 2006/43/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de Maio de 2006, relativa à revisão legal das contas anuais e consolidadas.

<sup>241</sup> Fonte: INE (“valor acrescentado bruto (€) das empresas por atividade económica (subclasse - CAE Rev. 3) e escalão de pessoal ao serviço”, acedido em 25.06.2018). As atividades de contabilidade e auditoria, e consultoria fiscal correspondem ao CAE 6920 e incluem, nomeadamente, as atividades de registo das operações contabilísticas correntes; verificação e revisão de contas; certificação de contas e auditoria de contas financeiras; preparação de declarações de rendimentos fiscais, consultoria e representação (exceto a representação jurídica) perante as autoridades fiscais, executadas por conta de empresas ou de particulares. Não inclui as atividades de processamento de dados, atividades jurídicas, consultoria em gestão, conceção de programas para contabilidade e controlo orçamental, e cobrança de faturas.

A fonte do valor do PIB para 2015 e 2016 é o INE/PORDATA.

<sup>242</sup> Fonte: INE (“pessoal ao serviço (n.º) das empresas por atividade económica (subclasse - CAE Rev. 3) e escalão de pessoal ao serviço”, acedido em 25.06.2018). Entende-se por “pessoal ao serviço” o conjunto das pessoas que, no período de referência, participaram na atividade da empresa/instituição, qualquer que tenha sido a duração dessa participação, nas seguintes condições: a) pessoal ligado à empresa/instituição por um contrato de trabalho, recebendo em contrapartida uma remuneração; b) pessoal ligado à empresa/instituição, que por não estar vinculado por um contrato de trabalho, não recebe uma remuneração regular pelo tempo trabalhado ou trabalho fornecido (p. ex.: proprietários-gerentes, familiares não remunerados, membros ativos de cooperativas); c) pessoal com vínculo a outras empresas/instituições que trabalharam na empresa/instituição sendo por esta diretamente remunerados; d) pessoas nas condições das alíneas anteriores, temporariamente ausentes por um período igual ou inferior a um mês por férias, conflito de trabalho, formação profissional, assim como por doença e acidente de trabalho. Não são consideradas como pessoal ao serviço as pessoas que (i) se encontram nas condições descritas nas alíneas a), b), e c) e estejam temporariamente ausentes por um período superior a um mês; (ii) os trabalhadores com vínculo à empresa/instituição deslocados para outras empresas/instituições, sendo nessas diretamente remunerados; (iii) os trabalhadores a trabalhar na empresa/instituição e cuja remuneração é suportada por outras empresas/instituições (p. ex.: trabalhadores temporários); (iv) os trabalhadores independentes (p. ex.: prestadores de serviços, também designados por “recibos verdes”).



Em 2015, o valor total dos serviços de contabilidade, auditoria e consultoria prestados às empresas em Portugal<sup>243</sup> foi de cerca de EUR 2 044 milhões<sup>244</sup>. Este valor correspondeu a cerca de 15,5% de todos os serviços prestados a empresas em Portugal nesse ano. A maioria (38,5%) do valor dos serviços de contabilidade, auditoria e consultoria prestados a empresas em Portugal em 2015 diz respeito a serviços de consultoria de gestão empresarial, enquanto 22,1% do valor correspondeu a serviços de consultoria de gestão de serviços de contabilidade.

Em 2016, a Ordem dos Revisores Oficiais de Contas (OROC) contava com 1 400 membros, dos quais 935 eram membros ativos<sup>245</sup>. No mesmo ano, a Ordem dos Contabilistas Certificados tinha 70 975 membros<sup>246</sup>. Em setembro de 2017, a Ordem dos Despachantes Oficiais contava com 501 membros, dos quais 267 praticam ativamente a profissão em Portugal<sup>247</sup>. Em 2016, havia 177 firmas de auditoria inscritas na OROC<sup>248</sup>.

O Projeto “*OECD Competition Assessment Reviews: Portugal*” analisou 152 diplomas Portugueses aplicáveis às profissões de revisor oficial de contas, contabilista certificado, despachante oficial e economista, e considerou que 56 das normas incluídas nos mesmos potencialmente prejudicariam a concorrência nas profissões em causa, tendo efetuado 52 recomendações nesse âmbito.

De realçar que, várias das barreiras à concorrência nestas quatro profissões são comuns (como as que se prendem com a função de autorregulação da Ordem de Profissionais; com a exigência do título profissional e a reserva de atividades; com qualificações académicas específicas; com o estágio profissional obrigatório e com características específicas; com restrições à propriedade de sociedades de profissionais; com restrições à gestão e administração de sociedades de profissionais; e com restrições à multidisciplinaridade em sociedades de profissionais), outras são específicas, pelo que as recomendações para as barreiras à concorrência comuns são, de forma concordante, idênticas.

O Projeto estimou que a implementação completa de todas as recomendações geraria um aumento do excedente do consumidor de EUR 10,27 milhões<sup>249</sup> a EUR 52,38 milhões<sup>250</sup>, decorrente da melhoria do contexto operacional das profissões de revisor oficial de contas, contabilista certificado, despachante oficial e economista, em Portugal, e da consequente diminuição dos preços praticados no âmbito das mesmas.

O presente capítulo tem como objetivo a apresentação de propostas específicas de alteração do quadro legislativo e regulatório Português aplicável às profissões de revisor oficial de contas, contabilista certificado, despachante oficial e economista, baseadas nas recomendações efetuadas pelo Projeto no âmbito do mesmo. Essas propostas encontram-se agrupadas nas seguintes matérias: (i) profissão de revisor oficial de contas, objeto do capítulo II.7.1; (ii) profissão de contabilista certificado, objeto do capítulo II.7.2; (iii) profissão de despachante oficial, objeto do capítulo II.7.3; (iv) profissão de economista, objeto do capítulo II.7.4.

<sup>243</sup> Tendo em conta a descrição dos serviços prestados pelas profissões financeiras/económicas, disponíveis no INE, vários tipos de serviços foram excluídos desta quantificação, uma vez que parecem ser fornecidos principalmente por outros profissionais para além dos profissionais em análise (revisores oficiais de contas/auditores, contabilistas certificados, despachantes oficiais e economistas). Assim, apenas os seguintes serviços foram considerados: (i) serviços de auditoria financeira; (ii) serviços de contabilidade; (iii) assessoria fiscal e tributária; (iv) consultoria de gestão estratégica; e (v) consultoria em gestão financeira, exceto consultoria fiscal e tributária.

<sup>244</sup> Fonte: Instituto Nacional de Estatística (INE), estatísticas sobre “Serviços Prestados às Empresas” (SPE). A classe “Serviços prestados às empresas” inclui serviços prestados às famílias.

<sup>245</sup> Fonte: informação prestada pela Ordem dos Revisores Oficiais de Contas.

<sup>246</sup> Fonte: informação prestada pela Ordem dos Contabilistas Certificados.

<sup>247</sup> Fonte: informação prestada pela Ordem dos Despachantes Oficiais.

<sup>248</sup> Fonte: informação prestada pela Ordem dos Revisores Oficiais de Contas.

<sup>249</sup> Assumindo um impacto provável nos preços de -0,5% e uma elasticidade da procura de 2,00.

<sup>250</sup> Assumindo um impacto provável nos preços de -2,5% e uma elasticidade da procura de 2,00.



### II.7.1. Revisores oficiais de contas

Em Portugal, os revisores oficiais de contas só podem exercer a profissão se estiverem inscritos na Ordem dos Revisores Oficiais de Contas. De acordo com os seus Estatutos, a OROC representa os seus membros perante outras entidades e é responsável por regulamentar a profissão de revisor oficial de contas, incluindo a regulamentação do acesso e do exercício da profissão em Portugal e o controlo da qualidade destes profissionais e serviços de auditoria.

#### Diplomas legais objeto de propostas de alteração legislativa e/ou regulamentar específicas (Cf. Anexo 9)

- Lei n.º 140/2015, de 7 de setembro, que aprova o Estatuto da Ordem dos Revisores Oficiais de Contas;
- Regulamento n.º 12/2017, de 5 de janeiro, que aprova o Regulamento de Exame e Inscrição da Ordem dos Revisores Oficiais de Contas, aprovado pela Assembleia Geral da Ordem dos Revisores Oficiais de Contas;
- Regulamento n.º 19/2017, de 6 de janeiro, que aprova o Regulamento de Estágio, aprovado pela Assembleia Geral da Ordem dos Revisores Oficiais de Contas;
- Tabela de Taxas e Emolumentos (2016-2018), publicada no *website* pela Direção da Ordem dos Revisores Oficiais de Contas.

#### Propostas-chave de alteração legislativa e/ou regulamentar

##### Funções de autorregulação da Ordem de Profissionais

O Estatuto da Ordem dos Revisores Oficiais de Contas determina que essa Ordem de Profissionais desempenha os seguintes dois tipos de funções<sup>251</sup>: a representação dos revisores oficiais de contas perante outros indivíduos e entidades; e a regulação da profissão de revisor oficial de contas.

Consequentemente, a profissão de revisor oficial de contas, em particular o acesso à mesma e o respetivo exercício, é regulada pelos Estatutos, aprovados pelo legislador, e por regulamentos adotados pela Ordem, em função dos poderes atribuídos pelo legislador. A sua implementação é feita pelos próprios profissionais em causa, uma vez que os órgãos dirigentes da Ordem dos Revisores Oficiais de Contas são compostos exclusivamente por membros da Ordem.

O exercício da profissão de revisor oficial de contas exige qualificações académicas e profissionais com um elevado grau de especificidade. O Estado e a sociedade reconhecem que são os próprios profissionais que detêm conhecimentos fundamentais para a identificação e avaliação dos modelos alternativos de regulação da respetiva profissão e para a decisão sobre qual dos mesmos deve ser implementado, tomando em consideração, em particular, as necessidades dos revisores oficiais de contas e, também, as necessidades dos consumidores.

Contudo, a mesma situação pode levar à adoção de medidas legislativas e autorregulatórias que, acima de tudo, pretendam salvaguardar os interesses dos revisores oficiais de contas inscritos na Ordem dos Revisores Oficiais de Contas, em detrimento do interesse público, podendo, inclusive, ser restritivas da concorrência. Essas medidas podem consistir, em particular: na fixação de condições de transação, em particular dos preços, aplicáveis aos serviços disponibilizados pelos revisores oficiais de contas; no estabelecimento de requisitos de acesso à profissão de revisor oficial de contas, em particular relativos às qualificações académicas e profissionais mínimas necessárias para exercer a mesma, que não sejam devidamente fundamentados e adequados ao objetivo de política pública subjacente; mas também, na determinação de restrições à propriedade e à multidisciplinariedade de sociedades de profissionais; e na análise de queixas

<sup>251</sup> Cf. Lei n.º 140/2015, cit. *supra*, artigo 6.º.



relativas a serviços prestados por revisores oficiais de contas apresentadas por consumidores e na decisão sobre as mesmas com base em critérios não objetivos.

A atribuição à Ordem dos Revisores Oficiais de Contas de tarefas no âmbito da representação dos revisores oficiais de contas perante outros indivíduos e entidades e, também, tarefas no âmbito da regulação da profissão de revisor oficial de contas pode ter como consequências: o aumento significativo dos custos incorridos pelos (potenciais ou efetivos) revisores oficiais de contas, que são influenciados em larga medida pelos requisitos de acesso à profissão de revisor oficial de contas, como sejam, aqueles que se prendem com a determinação de taxas e características de acesso e de estágio profissional.

A introdução de um órgão independente com funções de regulação incentivará uma melhor regulamentação da profissão. Esta solução atenuará o conflito entre alguns interesses da profissão e o interesse público, inerente no sistema de autorregulamentação, aumentando o bem-estar social.

#### *Proposta de alteração legislativa e/ou regulamentar*

Propõe-se que o legislador altere o quadro legislativo e regulatório separando a função regulatória da função representativa na Ordem Profissional.

Tal separação envolverá a criação de um órgão independente, que poderá ser externo à Ordem Profissional e por setor de atividade, ou poderá ser criado um órgão dentro da atual Ordem Profissional efetivamente separado dos restantes órgãos da Ordem Profissional.

O órgão independente assumiria a principal regulamentação da profissão, como matérias que dizem respeito ao acesso à profissão.

A direção do órgão regulador seria composta por representantes da própria profissão e de outras pessoas, incluindo indivíduos de alto perfil de outros órgãos reguladores ou organizações, representantes de organizações de consumidores e académicos.

#### **Reserva de atividades**

O Estatuto da Ordem dos Revisores Oficiais de Contas<sup>252</sup> determina que o título profissional de revisor oficial de contas apenas pode ser atribuído a indivíduos inscritos na Ordem dos Revisores Oficiais de Contas como membros efetivos da mesma. É admitida a inscrição de estrangeiros sempre que façam prova da residência em Portugal há pelo menos três anos (entre outras condições cumulativas)<sup>253</sup> e realizar uma prova de aptidão<sup>254</sup>.

Nesse contexto, várias normas incluídas nos diplomas Portugueses aplicáveis à profissão de revisor oficial de contas estabelecem que determinadas atividades relacionadas com diversos setores económicos apenas podem ser desenvolvidas por profissionais específicos, e, em particular, por revisores oficiais de contas.

A reserva de certos atos económico-financeiros a revisores oficiais de contas<sup>255</sup> pode contribuir para o aumento do nível de qualidade dos serviços em causa. De facto, há atos económico-financeiros cuja realização exige conhecimentos ou experiência particularmente específicos, que esses profissionais, em princípio, detêm.

No entanto, o título protegido com tarefas reservadas pode excluir outros profissionais do exercício da atividade, reduzindo o número de profissionais no mercado e aumentando potencialmente os custos para os consumidores.

Essa reserva de certos atos económico-financeiros a revisores oficiais de contas também afeta negativamente a concorrência na atividade em causa, uma vez que pode levar à diminuição do número de profissionais

<sup>252</sup> Cf. Lei n.º 140/2015, cit. *supra*, artigo 9.º.

<sup>253</sup> Cf. Lei n.º 140/2015, cit. *supra*, artigo 149.º, n.º 1, alínea b); e Regulamento n.º 12/2017, cit. *supra*, artigo 6.º, n.ºs 1, alínea b) e n.º 3, alínea d).

<sup>254</sup> Cf. Lei n.º 140/2015, cit. *supra*, artigo 177.º, n.º 1 e artigo 182.º, n.ºs 2 e 3; e Regulamento n.º 12/2017, cit. *supra*, artigo 7.º, n.º 1, alínea b).

<sup>255</sup> Cf. Diretiva 2006/43/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de Maio de 2006, relativa à revisão legal das contas anuais e consolidadas.





qualificados que podem oferecer esses serviços, pode reduzir o incentivo para inovar e melhorar os serviços prestados, e pode ainda levar a um aumento dos preços aos consumidores destes serviços.

Nesse contexto, é de notar que se reconhece a necessidade de definir, no quadro legislativo e regulatório relevante, os casos gerais em que as habilitações académicas e profissionais dos indivíduos garantem o nível mínimo de qualidade dos serviços em causa.

Propõe-se, por isso, no respeito pela Diretiva (CE) n.º 2006/43/CE<sup>256</sup> (a Diretiva de Auditoria), que sejam revistas as atuais atividades reservadas a revisores oficiais de contas, de forma a abrir o seu exercício a outras profissões económico-financeiras. Tal revisão das atuais atividades reservadas a revisores oficiais de contas poderia conduzir, entre outras iniciativas, a uma avaliação da extensão do risco para o interesse público das restrições atuais para determinar se as restrições deverão permanecer em vigor.

Esta abertura poderá conduzir a maior inovação e diversidade e à cobrança de preços mais competitivos pela prestação de diversos serviços, em benefícios dos clientes.

Relativamente ao procedimento para a aprovação dos revisores oficiais de contas de outros Estados-Membros, importa recordar que a Diretiva de Auditoria<sup>257</sup>, estabelece um procedimento alternativo, com base na necessidade de realizarem um estágio, que não pode exceder três anos, ou o de passarem numa prova de aptidão. Portugal escolheu o procedimento da prova de aptidão. Porém, no que diz respeito à frequência obrigatória do curso preparatório (com um mínimo de 80% de frequência individual para cada módulo), equacionamos se o curso preparatório poderia deixar de ser obrigatório, mas antes opcional, uma vez que estes profissionais devem, a final, passar por um teste de aptidão obrigatório.

#### *Proposta de alteração legislativa e/ou regulamentar*

Propõe-se que o legislador, em conjunto com as Ordens Profissionais relevantes, reanalise a atribuição de atividades reservadas a profissionais inscritos numa Ordem Profissional, no uso de um título profissional obtido após inscrição nessa associação profissional. Em regra, a reserva de atividades deve ser reduzida, em respeito por critérios de necessidade, adequação e proporcionalidade com vista ao cumprimento dos objetivos da regulamentação profissional em causa.

Em geral, as atividades ou tarefas reservadas para categorias específicas de profissionais devem ser abolidas nos casos em que (i) a proteção é desproporcional em relação ao objetivo de política pública prosseguido, seja porque as atividades ou tarefas podem ser executadas por outros profissionais igualmente bem qualificados ou porque não representam um perigo para a segurança, saúde pública, qualidade do serviço, entre outros; (ii) a proteção é desadequada atento que existe uma excessiva regulamentação da proteção do título profissional; ou (iii) a proteção é desnecessária devido a desenvolvimentos legais, sociais ou profissionais que tornem a restrição obsoleta pelo seu objetivo.

A legislação e regulamentação que elencam atividades reservadas devem ser alteradas para se tornarem mais focadas nos resultados e menos prescritivas. O objetivo deve ser o de garantir que o resultado tenha a qualidade desejada. Isto significará que vários profissionais com qualificações semelhantes, mas não idênticas, devem poder competir pelo mesmo trabalho.

No caso das profissões económico-financeiras, *in casu*, da profissão de revisor oficial de contas, tal poderia apenas ocorrer após uma avaliação da sua conformidade com o regime constante da Diretiva (CE) n.º 2006/43/CE (a Diretiva de Auditoria), complementado com uma avaliação da extensão do risco para o interesse público da eliminação de algumas das restrições atuais, de forma a abrir o seu exercício a outras profissões económico-financeiras.

Relativamente ao procedimento para a aprovação dos revisores oficiais de contas de outros Estados-Membros, com vista à sua inscrição obrigatória na Ordem Profissional dos Revisores Oficiais de Contas, para

<sup>256</sup> Cf. Diretiva (CE) n.º 2006/43/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de maio de 2006, alterada pela Diretiva (UE) n.º 2014/56/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de abril de 2014, relativa à revisão legal das contas anuais e consolidadas (Diretiva de Auditoria).

<sup>257</sup> Cf. Diretiva (CE) n.º 2006/43/CE, cit. *supra*, artigo 14.º, n.º 1: "As autoridades competentes devem estabelecer procedimentos para a aprovação de revisores oficiais de contas que foram aprovados em outros Estados Membros. Esses procedimentos não podem ir além da obrigação de realizar um período de adaptação [não deve exceder três anos], tal como definido no artigo 3.º, n.º 1, alínea g), da Diretiva 2005/36/CE, ou obter aprovação numa prova de aptidão, prevista na alínea h) dessa disposição."



o exercício da atividade em Portugal, propõe-se a eliminação da exigência da prova de residência, tendo em conta que é obrigatória aprovação na prova de aptidão profissional, o que garante o conhecimento da língua, legislação nacional e sistema tributário. Mais se propõe que o curso preparatório não seja obrigatório, mas antes opcional.

### **Obrigações de prestação de informações estratégicas à Ordem Profissional**

As empresas ou outras entidades que celebrem com revisores oficiais de contas contratos de prestação de serviços relativos ao exercício de funções de interesse público são obrigadas a comunicar à Ordem Profissional, no prazo de 30 dias, após a celebração dos mesmos: (a) o nome do revisor oficial de contas ou a sociedade profissional de revisores oficiais de contas; e (b) a natureza e a duração do serviço. Aplica-se o mesmo prazo para a resolução do contrato e respetivo fundamento<sup>258</sup>.

Os revisores oficiais de contas devem comunicar à Ordem Profissional, no prazo de 30 dias, o início e a cessação de todos os contratos de prestação de serviços relativos ao exercício de funções de interesse público. Devem também fornecer à Ordem informação da atividade profissional exercida anualmente, contendo a identificação dos clientes, a caracterização das funções, as certificações de contas emitidas, os honorários faturados e o período a que respeitam<sup>259</sup>.

Estas informações são, por natureza, sensíveis (no que diz respeito à sua relevância operacional subjacente) e, conseqüentemente, tendem a ser consideradas como confidenciais, por conterem segredos comerciais.

Acresce que os membros dos órgãos da Ordem dos Revisores Oficiais de Contas são profissionais que concorrem no mesmo mercado. Como tal, esta obrigação de prestação de informações à Ordem coloca os revisores que não são membros dos órgãos em desvantagem competitiva. Estas normas são suscetíveis de aumentar os incentivos dos revisores oficiais de contas para concertar comportamentos, dado que lhes permite ter acesso a um mecanismo de troca de informações operacionais. Como resultado, pode levar a um aumento nos custos incorridos pelos consumidores de serviços prestados pelos revisores oficiais de contas.

No entanto, deve tomar-se em consideração a necessidade de encontrar uma medida alternativa e menos restritiva da concorrência, com vista à salvaguarda do interesse público inerente à restrição imposta, qual seja, a de existir uma entidade independente que verifique da conformidade da atuação dos revisores oficiais de contas, aquando da prestação de serviços relativos ao exercício de funções de interesse público.

#### *Proposta de alteração legislativa e/ou regulamentar*

Propõe-se que o legislador elimine as normas que exigem a comunicação, à Ordem dos Revisores Oficiais de Contas, de informação estratégica constante de contratos celebrados por revisores oficiais de contas, de prestação de serviços relativos ao exercício de funções de interesse público.

Mais se propõe que sejam inseridas normas legais nos Estatutos Profissionais no sentido de que: a monitorização do cumprimento das obrigações legais por parte destes profissionais seja realizada por um órgão independente, competente e imparcial, não composto por revisores oficiais de contas; e que os revisores oficiais de contas devam fornecer ao órgão independente apenas as informações estritamente necessárias para fins de monitorização do objetivo de política pública subjacente.

### **Qualificações académicas específicas**

É requisito geral de inscrição como revisor oficial de contas, junto da Ordem dos Revisores Oficiais de Contas, ser titular de um grau académico de licenciado pré-Bolonha<sup>260</sup>, ou de mestre ou doutor pós-Bolonha, ou de

<sup>258</sup> Cf. Lei n.º 140/2015, cit. *supra*, artigo 55.º, n.ºs 1 e 2.

<sup>259</sup> Cf. Lei n.º 140/2015, cit. *supra*, artigo 57.º.

<sup>260</sup> A Declaração de Bolonha, assinada em 1999 por 30 países (que mais tarde viriam a ascender a 45) e que foi posteriormente complementada pelos comunicados de Praga (2001) e Berlim (2003), está na génese da criação do EEES (Espaço Europeu de Ensino Superior). Tal implicou alterações nos planos curriculares e nas cadeiras com o intuito de moldar os diferentes ciclos aos anos agora exigidos para completar cada um. Por exemplo, a licenciatura que era habitualmente de quatro ou cinco anos passou a três e muitos mestrados tornaram-se mais profissionalizantes. De acordo com a legislação em vigor, instituída pelo Decreto-Lei n.º 74/2006, de 24 de março, que aprova o regime jurídico dos graus e diplomas do ensino superior, em desenvolvimento do disposto nos artigos 13.º a 15.º



um grau académico superior estrangeiro que tenha sido declarado equivalente a um daqueles graus ou reconhecido como produzindo os efeitos de um daqueles graus<sup>261</sup>.

As qualificações académicas para o acesso a esta profissão encontram-se harmonizadas a nível europeu. A Diretiva de Auditoria, cit. *supra*, no seu artigo 6.º, dispõe quanto a este requisito, que é suficiente que o candidato tenha “um nível académico correspondente ao que permite o acesso à universidade ou um nível equivalente”, e, portanto, não exige grau de licenciado pré-Bolonha ou mestre ou doutor pós-Bolonha; exige, depois, que tenha “completado subsequentemente a sua formação com um curso de formação teórica”, tenha “obtido formação prática” e tenha “obtido aprovação num exame de aptidão profissional de nível correspondente ao exame de fim de estudos universitários ou equivalente” que deve assegurar o nível necessário de conhecimentos teóricos das matérias relevantes para a revisão legal das contas e a capacidade para aplicar na prática esses conhecimentos<sup>262</sup>.

A Diretiva de Auditoria, cit. *supra*, no seu artigo 11.º, também permite rotas alternativas relativas às qualificações obtidas com base em experiência prática de longa duração. Dispõe que um Estado-Membro pode autorizar um candidato a tornar-se revisor oficial de contas se puder demonstrar que “durante 15 anos exerceu atividades profissionais que lhe permitiram ter adquirido uma experiência suficiente nos domínios das Finanças, do Direito e da Contabilidade e obtenha aprovação no exame de aptidão profissional”; ou, alternativamente, que tenha, “durante sete anos, exercido atividades profissionais nesses mesmos domínios e que, além disso, efetue formação prática e obtenha aprovação no exame de aptidão profissional”<sup>263</sup>.

A existência de vias alternativas de qualificações académicas para o acesso à profissão podem conduzir a maior diversidade e inovação na oferta de serviços, bem como a uma maior concorrência entre os profissionais, o que poderá levar a uma descida de preços, em benefício dos consumidores.

#### *Proposta de alteração legislativa e/ou regulamentar*

Propõe-se que o legislador, em colaboração com a Ordem dos Revisores Oficiais de Contas, reanalise os critérios legais e regulatórios relacionados com as qualificações académicas e estabeleça um processo transparente, proporcional e não discriminatório de identificação de vias alternativas para a aquisição das qualificações necessárias para o exercício da profissão de revisor oficial de contas. Tal deverá possibilitar o acesso a essa profissão a quem não tenha grau de licenciado pré-Bolonha ou mestre ou doutor pós-Bolonha, mas possa ver reconhecidas qualificações obtidas com base em experiência prática de longa duração, complementado com curso de formação teórica, obtido formação prática e tenha obtido aprovação num exame de aptidão profissional que deve assegurar o nível necessário de conhecimentos teóricos das matérias relevantes para a revisão legal das contas e a capacidade para aplicar na prática esses conhecimentos. Esta proposta encontra-se em linha com os artigos 6.º e 11.º da Diretiva (CE) n.º 2006/43/CE (a Diretiva de Auditoria).

Estas vias alternativas, que devem ser adequadas e necessárias, podem, ainda assim, exigir a titularidade de uma pós-graduação ou qualificação em curso de conversão de um determinado grau académico em outro grau académico, que permitam o desenvolvimento das atividades em causa com um nível elevado de segurança e qualidade.

Sem prejuízo, todos os indivíduos que pretendam exercer a profissão de revisor oficial de contas devem completar com sucesso o estágio profissional e a aprovação nos exames da Ordem Profissional requeridos.

#### **Exame de acesso e exigência de realização de estágio profissional com características específicas**

Para iniciar o estágio como revisor oficial de contas, o candidato deve obter aprovação prévia num exame de acesso, organizado, preparado e avaliado pela Ordem Profissional dos Revisores Oficiais de Contas, dividido

da Lei n.º 46/86, de 14 de outubro (Lei de Bases do Sistema Educativo), bem como o disposto no n.º 4 do artigo 16.º da Lei n.º 37/2003, de 22 de agosto (estabelece as bases do financiamento do ensino superior), todos os cursos em Portugal tiveram que adequar os seus planos de ensino a Bolonha até ao ano letivo de 2008/2009 e alinhar os ciclos de estudo de acordo com a lei até 2009/2010.

<sup>261</sup> Cf. Lei n.º 140/2015, cit. *supra*, artigo 148.º, n.º 1, alínea c).

<sup>262</sup> Cf. Diretiva (CE) n.º 2006/43/CE, cit. *supra*, artigo 6.º, com remissão para o artigo 7.º.

<sup>263</sup> Cf. Diretiva (CE) n.º 2006/43/CE, cit. *supra*, artigo 11.º, com remissão para o artigo 10.º e artigo 7.º.



numa parte teórica e numa parte prática<sup>264</sup>. A inscrição no estágio só pode ser efetuada após a realização com aproveitamento do exame de admissão prévio à Ordem dos Revisores Oficiais de Contas<sup>265</sup>. Este exame de acesso prévio tem um custo de EUR 1430<sup>266</sup>.

O estágio tem a duração de, pelo menos, três anos (e deve iniciar-se no prazo máximo de três anos a contar da data do exame de admissão à Ordem) e deve incluir um mínimo de 700 horas anuais no âmbito das funções de interesse público previstas no Estatuto. Este período pode ser reduzido para um mínimo de um a dois anos, para estagiários que tenham exercido durante cinco anos funções públicas ou privadas adequadas na área da atividade de auditoria. Em casos excecionais, devidamente fundamentados, podem ser dispensados de estágio os indivíduos aprovados no exame de admissão à profissão que, tenham exercido estas funções por um período de 10 anos<sup>267</sup>. A avaliação do estágio é realizada por colegas profissionais da Ordem Profissional. O custo do estágio é de EUR 2 310<sup>268</sup>.

No âmbito da Diretiva (CE) n.º 2006/43/CE<sup>269</sup> (a Diretiva de Auditoria), cit. *supra*, é possível que um indivíduo que tenha obtido aprovação num exame universitário ou equivalente ou que possua um grau universitário ou uma qualificação equivalente possa ser dispensada da prova de conhecimentos teóricos das matérias abrangidas por esse exame ou grau, como também quem for titular de um diploma universitário ou de uma qualificação equivalente possa ser dispensado do teste da capacidade para aplicar na prática os seus conhecimentos teóricos dessas matérias, caso tenha obtido formação prática nessas matérias, certificada por um exame ou um diploma reconhecido pelo Estado<sup>270</sup>. O regime nacional afigura-se como mais restritivo, na medida em que não isenta os candidatos de certas disciplinas do exame prévio de conhecimentos teóricos, nem sequer quando estes sejam titulares de um diploma universitário ou qualificação equivalente em uma ou mais destas matérias, nem quando tenham recebido formação prática nestas mesmas matérias, certificada por exame ou diploma reconhecido pelo Estado.

No mais, a Diretiva (CE) n.º 2006/43/CE confirma, como regra, a duração mínima de três anos para a formação prática, e também permite isenções desta formação, por conseguinte, o regime nacional está em linha com a legislação europeia.<sup>271</sup>

#### *Propostas de alteração legislativa e/ou regulamentar*

Propõe-se que o legislador, em conjunto com a Ordem dos Revisores Oficiais de Contas, reanalise os critérios legais e regulatórios relativos ao exame prévio de acesso ao estágio e ao estágio, respetivamente, este último, necessário à inscrição como revisor oficial de contas, com o objetivo de certificar que os candidatos adquiriram a formação profissional e ética exigida para o adequado acesso à e ao exercício da profissão.

A reavaliação, pelo legislador, deve garantir, entre outros: (i) quanto ao exame de acesso, que os candidatos sejam isentos da prestação de conhecimentos teóricos sobre certas disciplinas da prova de conhecimentos teóricos quando estes sejam titulares de um diploma universitário ou qualificação equivalente em um ou mais destas matérias, ou tenham recebido formação prática nestas mesmas matérias, certificada por exame ou diploma reconhecido pelo Estado, em linha com a Diretiva (CE) n.º 2006/43/CE (Diretiva de Auditoria), artigo 9.º, n.ºs 1 e 2; (ii) quanto ao estágio, que a avaliação final do estágio seja realizada por um órgão independente da associação profissional, que pode incluir membros desta, mas deve também incluir outros profissionais de reconhecido mérito, tais como professores universitários, outros indivíduos e entidades; (iii) quanto ao custo do exame de acesso e ao custo do estágio, que as taxas sejam determinadas com base em critérios<sup>272</sup> relacionados com a proporcionalidade da taxa em causa face aos custos incorridos com a prestação dos serviços subjacentes, a transparência da taxa em questão e do respetivo método de cálculo.

<sup>264</sup> Cf. Lei n.º 140/2015, cit. *supra*, artigo 153.º, n.ºs 3 e 4.

<sup>265</sup> Cf. Lei n.º 140/2015, cit. *supra*, artigo 155.º.

<sup>266</sup> Cf. Regulamento n.º 19/2017, cit. *supra*, artigo 4.º, n.º 1 e artigo 5.º, n.º 1; e Tabela de Taxas e Emolumentos, cit. *supra*, n.ºs 1 e 12.

<sup>267</sup> Cf. Lei n.º 140/2015, cit. *supra*, artigo 157.º e artigo 159.º, n.ºs 3 e 8.

<sup>268</sup> Cf. Regulamento n.º 19/2017, cit. *supra*, artigo 4.º, n.º 1 e artigo 5.º, n.º 1; e Tabela de Taxas e Emolumentos, cit. *supra*, n.ºs 1 e 12.

<sup>269</sup> Cf. Diretiva (CE) n.º 2006/43/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de maio de 2006, alterada pela Diretiva (UE) n.º 2014/56/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de abril de 2014, relativa à revisão legal das contas anuais e consolidadas (Diretiva de Auditoria).

<sup>270</sup> Cf. Diretiva (CE) n.º 2006/43/CE, artigo 9.º, n.ºs 1 e 2.

<sup>271</sup> Cf. Diretiva (CE) n.º 2006/43/CE, artigo 10.º, n.º 1.

<sup>272</sup> Cf. Princípios constantes da Lei Geral Tributária (LGT), aprovada pelo Decreto-Lei n.º 398/98, cit. *supra*, artigo 4.º, n.º 2 (Anexo), e da Constituição da República Portuguesa (CRP), aprovada pelo Decreto de 10.04.1976, artigo 266.º, n.º 2.



## Restrições à propriedade de sociedades de profissionais

O Estatuto da Ordem dos Revisores Oficiais de Contas determina que a maioria do capital social com direitos de voto das sociedades de revisores oficiais de contas deve ser detida pelos seguintes tipos de agentes: revisores oficiais de contas; sociedades de revisores oficiais de contas; auditores ou entidades de auditoria de Estados membros; podendo o demais ser detido por qualquer pessoa singular ou coletiva<sup>273</sup>.

Neste modelo de sociedade profissional, a norma nacional impõe uma restrição à propriedade. Esta restrição à propriedade de sociedades profissionais encontra-se consagrada, também, na Lei n.º 2/2013<sup>274</sup> e na Lei n.º 53/2015<sup>275</sup>.

Importa tomar em consideração as especificidades do Direito Europeu no que às restrições à propriedade de sociedades profissionais de revisores oficiais de contas respeita. Apesar da maioria dos direitos de voto dever ser detida por revisores oficiais de contas, em cumprimento da Diretiva (CE) n.º 2006/43/CE (Diretiva de Auditoria)<sup>276</sup>, a maioria do capital social pode ser detida por profissionais de outras áreas de atividade, por indícios ou entidades investidoras, já que não é proibida. A norma europeia é, por isso, menos restritiva que a norma nacional.

A restrição à propriedade é ainda reforçada pelo facto de nenhum revisor oficial de contas a título individual poder ser sócio de mais de uma sociedade de revisores oficiais de contas, salvo quando, por qualquer causa, estiver comprovadamente de saída de uma sociedade de revisores oficiais de contas para entrar como sócio noutra<sup>277</sup>. No entanto, os mesmos Estatutos permitem que as empresas de auditoria possam ser sócias de outra(s) empresa(s) de auditoria<sup>278</sup>.

Tais restrições à propriedade de sociedades profissionais constituem barreiras à concorrência, tendo como principal consequência a diminuição do número de sociedades profissionais de revisores oficiais de contas. Com efeito, tal conduz: a uma diminuição das fontes de investimento aquando da sua constituição ou no decorrer da atividade; a um aumento significativo dos custos operacionais incorridos, pelo custo do capital, em caso de recorrerem a financiamento junto de instituições financeiras; e uma diminuição da propensão das sociedades de profissionais para adotar soluções de negócio inovadoras, dada a similitude das habilitações académicas e profissionais dos indivíduos responsáveis pelas decisões em causa, e, conseqüentemente, uma limitação das escolhas disponibilizadas aos consumidores, o que tende a dificultar a correspondência entre o tipo de serviços profissionais disponibilizados e o tipo de serviços procurados.

Ao permitir o acesso a mais fontes de capital, a abertura da propriedade a indivíduos e a entidades externas, permitirá um maior investimento na sociedade, aumentos de escala nas suas operações bem como uma melhor gestão de risco, reduzindo custos operacionais que permitirão a cobrança de menores honorários aos clientes pelos serviços profissionais prestados, para benefício dos clientes, sejam estes empresas ou famílias.

### *Propostas de alteração legislativa e/ou regulamentar*

Propõe-se que o legislador elimine as normas que restringem, total ou parcialmente, a detenção da propriedade de sociedades de profissionais, permitindo que a detenção da totalidade ou da maioria desse capital social, possam ser detidos por indivíduos e entidades não profissionais e/ou não registados numa determinada Ordem Profissional.

Profissionais de outras áreas de atividade, bem como indivíduos e entidades investidores, devem poder ser sócios majoritários e deter a maioria do capital social de sociedades de profissionais de revisores oficiais de contas, separando-se a propriedade da sociedade de profissionais do exercício da atividade. Importa tomar em consideração as especificidades do Direito Europeu no que às restrições à propriedade de sociedades profissionais de revisores oficiais de contas respeita, em que a maioria dos direitos de voto deve ser detida por revisores oficiais de contas, em cumprimento da Diretiva (CE) n.º 2006/43/CE (Diretiva de Auditoria)<sup>279</sup>.

<sup>273</sup> Cf. Lei n.º 140/2015, cit. *supra*, artigo 118.º, n.º 1, alínea a).

<sup>274</sup> Cf. Lei n.º 2/2013, cit. *supra*, artigo 27.º, n.º 3, a) e artigo 27.º, n.º 4.

<sup>275</sup> Cf. Lei n.º 53/2015, cit. *supra*, artigo 8.º, n.ºs 1, 2 e 3, e artigo 9.º, n.º 2.

<sup>276</sup> Cf. Diretiva (CE) n.º 2006/43/CE, cit. *supra*, artigo 3.º, n.º 4, alínea b).

<sup>277</sup> Cf. Lei n.º 140/2015, cit. *supra*, artigo 119.º, n.º 1.

<sup>278</sup> Cf. Lei n.º 140/2015, cit. *supra*, artigo 120.º.

<sup>279</sup> Cf. Diretiva (CE) n.º 2006/43/CE, cit. *supra*, artigo 3.º, n.º 4, alínea b).



Propõe-se, ainda, ao legislador, a alteração e reformulação da norma que interdita a participação de profissionais individuais no capital de mais de uma sociedade de revisores oficiais de contas, permitindo que os revisores oficiais de contas a título individual possam ser sócios em mais de uma sociedade profissional de revisores oficiais de contas.

### **Restrições à multidisciplinaridade em sociedades de profissionais**

O Estatuto da Ordem dos Revisores Oficiais de Contas<sup>280</sup> determina que as sociedades profissionais de revisores oficiais de contas podem exercer outras atividades conjuntamente com a atividade principal, nos casos em que as mesmas não sejam incompatíveis com essa atividade e em relação às quais o Estatuto não preveja qualquer impedimento. As outras atividades permitidas listadas são as seguintes: a) docência; b) membro de comissões de auditoria e de órgãos de fiscalização ou de supervisão de empresas ou outras entidades; c) consultoria e outros serviços no âmbito de matérias inerentes à sua formação e qualificação profissionais; d) administrador de insolvência e liquidatário; e) administrador ou gerente de sociedades participadas por sociedades de revisores oficiais de contas.

Embora a existência de multidisciplinaridade em sociedades profissionais de revisores oficiais de contas seja permitida é limitada por via de incompatibilidades e impedimentos com o exercício conjunto com outras profissões.

Tal encontra-se de acordo com o princípio estatuído nas leis-quadro, a Lei nº 2/2013 e a Lei nº 53/2015<sup>281</sup>, nos termos das quais podem ser constituídas sociedades de profissionais que tenham por objeto principal o exercício de profissões organizadas numa única associação pública profissional, em conjunto ou em separado com o exercício de outras profissões ou atividades, desde que seja observado o regime de incompatibilidades e impedimentos.

Contudo, as incompatibilidades e os impedimentos relativos à profissão de revisor oficial de contas não se encontram exaustivamente listadas. O quadro legislativo e regulamentar aplicável pode limitar a multidisciplinaridade em sociedades destes profissionais, por exemplo, de serviços jurídicos e de auditoria.

Importa, por isso, aferir da adequação, necessidade e proporcionalidade sobre uma listagem de incompatibilidades e de impedimentos que estejam em causa, devendo ser eliminados aqueles que sejam desproporcionais.

Incompatibilidades e impedimentos não justificados podem gerar: uma diminuição das fontes de receita que podem ser utilizadas aquando da constituição ou no decorrer da atividade de uma sociedade; uma diminuição da capacidade de recuperar os custos; uma diminuição da capacidade de aproveitar economias de escala e economias de gama e, desse modo, levar a um aumento nos custos; e uma diminuição da capacidade de gerir o risco associado à volatilidade da procura através da disponibilização de outras atividades profissionais.

Em resultado, esta situação é passível de se traduzir num aumento dos preços aplicáveis às atividades em causa e limitar as escolhas disponibilizadas aos consumidores, o que tende a dificultar a correspondência entre o tipo de serviços profissionais disponibilizados e o tipo de serviços procurados. Os consumidores podem preferir relacionar-se com apenas um prestador de serviços em detrimento de lidar com vários.

#### *Proposta de alteração legislativa e/ou regulamentar*

Propõe-se que o legislador, em conjunto com a Ordem dos Revisores Oficiais de Contas, reavalie a proporcionalidade das incompatibilidades e dos impedimentos relativos à oferta de atividades multidisciplinares por parte de sociedades profissionais de revisores oficiais de contas, tomando em consideração a sua proporcionalidade face ao objetivo de política pública subjacente.

Como regra geral, essas incompatibilidades e esses impedimentos devem ser abolidos nos casos em que não sejam considerados plenamente fundamentados e adequados ao objetivo de política pública subjacente.

<sup>280</sup> Cf. Lei n.º 140/2015, cit. *supra*, artigo 48.º e artigo 117.º.

<sup>281</sup> Cf. Lei n.º 53/2015, cit. *supra*, artigo 7.º, n.º 2; Lei n.º 2/2013, cit. *supra*, artigo 27.º, n.º 1 e n.º 4.



**Anexo 9: Propostas de alteração do quadro legislativo e regulatório de profissão liberal autorregulada: revisor oficial de contas**

N.º OCDE	N.º e título do ato legislativo	Artigo	Categoria temática	Descrição da restrição à concorrência	Propostas de alteração legislativa e/ou regulatória
01	Lei n.º 140/2015 "Estatuto da Ordem dos Revisores Oficiais de Contas"	Art. 6º	Regime autorregulatório	Esta norma descreve as atribuições atribuídas à Ordem dos Revisores Oficiais de Contas, incluindo-se funções de representação e de regulação da profissão, permitindo-lhe o exercício de funções de regulação sobre o acesso e exercício da profissão, inclusive sobre: i) elaboração e implementação de regras técnicas, ii) definição de princípios éticos, e deontológicos iii) critérios de estágio, iv) definição de habilitações académicas e v) reconhecimento das qualificações profissionais obtidas fora do território nacional, vi) direito exclusivo na atribuição do título profissional, e vii) exercício de poderes disciplinares.	Propõe-se que o legislador altere o quadro legislativo e regulatório separando a função regulatória da função representativa nas Ordens Profissionais. Tal separação envolverá a criação de um órgão independente, que poderá ser externo à Ordem Profissional e por setor de atividade, ou poderá ser criado um órgão dentro da atual Ordem Profissional, efetivamente separado dos restantes órgãos da Ordem Profissional. O órgão independente assumiria a principal regulamentação da profissão, como matérias que dizem respeito ao acesso à profissão. A direção do órgão regulador seria composta por representantes da própria profissão e de outras pessoas, incluindo indivíduos de alto perfil de outros órgãos reguladores ou organizações, representantes de organizações de consumidores e académicos.
02	Lei n.º 140/2015 "Estatuto da Ordem dos Revisores Oficiais de Contas"	Art. 9º	Inscrição obrigatória na Ordem Profissional/ Título profissional/ Atividades reservadas	Apenas os indivíduos e sociedades profissionais que estejam registados na Ordem profissional dos Revisores Oficiais de Contas é que podem usar o título profissional e exercer a profissão.	Propõe-se que as atividades reservadas da profissão de revisor oficial de contas sejam reavaliadas pelo legislador, em conjunto com as Ordens de Profissionais relevantes, atenta a sua necessidade, adequação e proporcionalidade, no intuito de permitir o exercício daquelas atividades que sejam adequadas pelas demais profissões. Tal deveria ocorrer após uma avaliação da sua conformidade com o regime constante da Diretiva (CE) n.º 2006/43/CE (a Diretiva de Auditoria) e o Regulamento (UE) n.º 537/2014, complementado com uma avaliação da extensão do risco para o interesse público da eliminação de algumas das restrições atuais, de forma a abrir o seu exercício a outras profissões económico-financeiras.  Em regra, as atividades apenas devem ser reservadas a determinados profissionais na estrita medida em que tal seja necessário, adequado e proporcional para garantir o nível mínimo de qualidade e segurança dos serviços, propondo-se que sejam abolidas nos casos em que essa proteção é desproporcional em relação ao objetivo de política pública prosseguido, desadequada em virtude de uma excessiva proteção do título profissional, ou desnecessária por se ter tornado obsoleta devido a desenvolvimentos legais sociais ou profissionais.
03	Lei n.º 140/2015 "Estatuto da Ordem dos Revisores Oficiais de Contas"	Art. 49º (3)	Limite de anos de atividade	Os revisores oficiais de contas com contrato celebrado a título individual com outro revisor oficial de contas ou com uma sociedade de revisores oficiais de contas, podem exercer a atividade em regime de não dedicação exclusiva, durante um período máximo de três anos, a contar da data de celebração do primeiro contrato de prestação de serviços. Após este período, o exercício da profissão tem de ser efetuado em exclusividade, o que limita a mobilidade de profissionais.	Propõe-se que o legislador reavalie o regime das limitações ao exercício não-exclusivo da profissão de revisor oficial de contas, de forma a escrutinar a proporcionalidade destas medidas restritivas, que em caso de não se averiguar tal proporcionalidade, devem ser eliminadas. Propõe-se que seja tida em consideração a Diretiva (CE) n.º 2006/43/CE (a Diretiva de Auditoria) e o Regulamento (UE) n.º 537/2014.
04	Lei n.º 140/2015 "Estatuto da Ordem dos Revisores Oficiais de Contas"	Art. 55º (1) (2)	Partilha de informação	As empresas ou outras entidades (clientes), que celebrem com revisores oficiais de contas, contratos de prestação de serviços relativos ao exercício de funções de interesse público, são obrigadas a comunicar à Ordem dos Revisores Oficiais de Contas, no prazo de 30 dias, após a celebração do contrato de prestação de serviços: a) O nome do revisor oficial de contas ou a firma da sociedade de revisores oficiais de contas; e b) A natureza e a duração do serviço. Aplica-se o mesmo prazo para a resolução do contrato e respetivo fundamento.	Propõe-se que a exigência de envio de informação estratégica e operacional, pelos clientes, à Ordem Profissional dos Revisores Oficiais de Contas, contendo informações relacionadas com o contrato de prestação de serviços relativos ao exercício de funções de interesse público, dos detalhes do contrato e fundamento da sua resolução, seja eliminada.  Propõe-se que os Estatutos da Ordem profissional sejam alterados, de forma a incluir normas que visem: i) que a monitorização do cumprimento das obrigações legais por parte destes profissionais seja realizada por um órgão independente, competente e imparcial, não composto por revisores oficiais de contas; e ii) que seja fornecida ao órgão independente a informação estritamente necessária para os fins de monitorização prosseguidos.
05	Lei n.º 140/2015 "Estatuto da Ordem dos Revisores Oficiais de Contas"	Art. 57º	Partilha de informação	Os revisores oficiais de contas devem comunicar à Ordem dos Revisores Oficiais de Contas, no prazo de 30 dias, após a celebração do contrato de prestação de serviços com os clientes, um conjunto de informação, incluindo o início e a cessação de todos os contratos de prestação de serviços relativos ao exercício de funções de interesse público. Devem também fornecer à Ordem, nas condições que vierem a ser estabelecidas pelo Conselho Diretivo, informação da globalidade da atividade profissional exercida anualmente, contendo a identificação dos clientes, a caracterização das funções, as certificações de contas emitidas, os honorários faturados e o período a que respeitam.	Propõe-se que a exigência de envio de informação estratégica e operacional, pelos revisores oficiais de contas, à Ordem Profissional dos Revisores Oficiais de Contas, contendo quer informações relacionadas com o contrato de prestação de serviços relativos ao exercício de funções de interesse público, quer da globalidade da atividade profissional exercida anualmente, seja eliminada.  Propõe-se que os Estatutos da Ordem profissional sejam alterados de forma a incluir normas que visem: i) que a monitorização do cumprimento das obrigações legais por parte destes profissionais seja realizada por um órgão independente, competente e imparcial, não composto por revisores oficiais de contas; e ii) que seja fornecida ao órgão independente apenas a informação estritamente necessária para os fins de monitorização prosseguidos.
06	Lei n.º 140/2015 "Estatuto da Ordem dos Revisores Oficiais de Contas"	Art. 62º (1)	Obrigatoriedade de relatório de transparência	Os revisores oficiais de contas e as sociedades de revisores oficiais de contas que realizam a auditoria às contas de entidades de interesse público devem publicar no seu sítio na Internet, no prazo de três meses a contar do fim de cada exercício financeiro, um relatório anual de transparência.	Propõe-se que seja alterado para quatro meses o prazo de publicação, de acordo com o Art. 13º do Regulamento (UE) n.º 537/2014.



N.º OCDE	N.º e título do ato legislativo	Artigo	Categoria temática	Descrição da restrição à concorrência	Propostas de alteração legislativa e/ou regulatória
07	Lei n.º 140/2015 "Estatuto da Ordem dos Revisores Oficiais de Contas"	Art. 89º	Incompatibilidades	Estabelece diversas incompatibilidades do exercício da profissão.	Propõe-se que o legislador, em conjunto com a Ordem dos Revisores Oficiais de Contas, reavalie a proporcionalidade das incompatibilidades e dos impedimentos relativos à oferta de atividades multidisciplinares por parte de sociedades profissionais de revisores oficiais de contas, tomando em consideração a sua proporcionalidade face ao objetivo de política pública subjacente. Como regra geral, da lista dessas incompatibilidades e desses impedimentos devem ser abolidos aqueles que não sejam considerados plenamente fundamentados e adequados ao objetivo de política pública subjacente. Nesta revisão, propõe-se que seja tida em consideração a Diretiva (CE) n.º 2006/43/CE (a Diretiva de Auditoria) e o Regulamento (UE) n.º 537/2014.
08	Lei n.º 140/2015 "Estatuto da Ordem dos Revisores Oficiais de Contas"	Art. 91º (2)	Regime de Exclusividade	Os revisores oficiais de contas que não exerçam a sua atividade em regime de dedicação exclusiva estão impedidos de: a) Exercer funções de revisão ou de auditoria às contas em entidades de interesse público; b) Cumular o exercício de funções de revisão ou de auditoria às contas, por força de disposições legais, estatutárias ou contratuais, com caráter continuado: i) Em mais de 10 empresas ou entidades; e ii) Em empresas ou entidades que, no seu conjunto, apresentem indicadores que ultrapassem os quintuplos de dois dos limites previstos no Art. 262º do Código das Sociedades Comerciais" (total do balanço: EUR 1 500 000; total das vendas líquidas e outros proveitos: EUR 3 000 000; n.º de trabalhadores empregados em média durante o exercício: 50).	Propõe-se que o legislador, em conjunto com a Ordem dos Revisores Oficiais de Contas, reavalie a proporcionalidade do regime de exclusividade devido por parte de revisores oficiais de contas, atenta a proibição do exercício de atividade por estes e a possibilidade de tal proibição poder resultar em preços menos competitivos serem cobrados. Propõe-se que seja aferida a proporcionalidade dos limiares tidos em consideração (número de empresas auditadas; volume de negócios/total do balanço; e número de trabalhadores) equacionando-se da sua eliminação ou da possibilidade de serem identificadas alternativas menos restritivas da concorrência. Nesta revisão, propõe-se que seja tida em consideração a Diretiva (CE) n.º 2006/43/CE (a Diretiva de Auditoria) e o Regulamento (UE) n.º 537/2014.
09	Lei n.º 140/2015 "Estatuto da Ordem dos Revisores Oficiais de Contas"	Art. 91º (5)	Impedimentos	Os revisores oficiais de contas ou as sociedades de revisores oficiais de contas que exerçam funções de revisão legal das contas numa entidade de interesse público estão impedidos de afetar ao exercício de tais funções quaisquer revisores oficiais de contas ou sócios da sociedade de revisores oficiais de contas que tenham sido, nos últimos quatro anos, administradores ou quadros diretivos com influência significativa sobre a preparação das contas dessa entidade de interesse público.	Propõe-se que o legislador, em conjunto com a Ordem dos Revisores Oficiais de Contas, reavalie a proporcionalidade do regime dos impedimentos para o exercício da profissão de revisor oficial de contas, de forma a escrutinar a proporcionalidade destas medidas restritivas. Propõe-se que seja aferida a proporcionalidade da limitação dos quatro anos, atento que este período de tempo poderá reduzir o número de operadores disponível no mercado e conduzir a que preços menos competitivos sejam cobrados, equacionando-se da possibilidade de um período de tempo inferior ou de outra alternativa menos restritiva da concorrência. Nesta revisão, propõe-se que seja tida em consideração a Diretiva (CE) n.º 2006/43/CE (a Diretiva de Auditoria).
10	Lei n.º 140/2015 "Estatuto da Ordem dos Revisores Oficiais de Contas"	Art. 91º (6)	Impedimentos	Os revisores oficiais de contas e os sócios de sociedades de revisores oficiais de contas que exerçam funções em entidades de interesse público estão impedidos de celebrar contratos de trabalho com essas sociedades, durante o período do mandato e até três anos após a sua cessação.	Propõe-se que o legislador reavalie a proporcionalidade do regime de impedimentos para o exercício da profissão de revisor oficial de contas, que limita a celebração de contrato de trabalho em entidades de interesse público por este auditadas, após o período do mandato e até três anos após a sua cessação. Propõe-se que seja aferida a proporcionalidade da limitação dos três anos para dois anos, tomando em consideração o Artigo 22-A (1) (2) da Diretiva (CE) n.º 2006/43/CE (a Diretiva de Auditoria).
11	Lei n.º 140/2015 "Estatuto da Ordem dos Revisores Oficiais de Contas"	Art. 117º	Multidisciplinaridade e em sociedades profissionais	As sociedades de revisores oficiais de contas têm por objeto social o desempenho das funções reservadas para os revisores oficiais de contas, nomeadamente aquelas de interesse público (Art. 41º a Art. 47º dos Estatutos). Podem exercer funções auxiliares ao seu objeto social, designadamente (Art. 48 dos Estatutos): a) Docência; b) Membros de comissões de auditoria e de órgãos de fiscalização ou de supervisão de empresas ou outras entidades; c) Consultoria e outros serviços no âmbito de matérias inerentes à sua formação e qualificação profissionais; d) Administrador da insolvência e liquidatário; e) Administrador ou gerente de sociedades participadas por sociedades de revisores oficiais de contas.	Propõe-se que o legislador, em conjunto com a Ordem dos Revisores Oficiais de Contas, reavalie a proporcionalidade das incompatibilidades e dos impedimentos relativos à oferta de atividades multidisciplinares por parte de sociedades profissionais de revisores oficiais de contas, tomando em consideração a sua proporcionalidade face ao objetivo de política pública subjacente. Como regra geral, da lista dessas incompatibilidades e desses impedimentos devem ser abolidos os casos em que não sejam considerados plenamente fundamentados e adequados ao objetivo de política pública subjacente.
12	Lei n.º 140/2015 "Estatuto da Ordem dos Revisores Oficiais de Contas"	Art. 118º (1) (a)	Propriedade/Sociedade em sociedades profissionais	A maioria do capital social e dos direitos de voto deve pertencer sempre a revisores oficiais de contas, sociedades de revisores oficiais de contas, auditores ou entidades de auditoria de Estados-Membros, podendo o demais ser detido por qualquer pessoa singular ou coletiva.	Propõe-se que a propriedade/sociedade em sociedades profissionais de revisores oficiais de contas seja aberta a profissionais de outras áreas de atividade e investidores. Propõe-se que profissionais de outras áreas de atividade e investidores possam deter a maioria do capital social de uma sociedade profissional de revisores oficiais de contas. De acordo com o Art. 3º (4) (b) da Diretiva (CE) n.º 2006/43/CE (a Diretiva de Auditoria), apenas há restrição relativa à maioria dos direitos de voto, que deve ser detida por revisores oficiais de contas.
13	Lei n.º 140/2015 "Estatuto da Ordem dos Revisores Oficiais de Contas"	Art. 119º (1)	Propriedade/Sociedade em sociedades profissionais	Nenhum revisor oficial de contas a título individual pode ser sócio de mais de uma sociedade de revisores oficiais de contas, salvo quando, por qualquer causa, estiver comprovadamente de saída de uma sociedade de revisores oficiais de contas para entrar como sócio noutra.	Propõe-se a alteração e reformulação da norma, permitindo que os revisores oficiais de contas a título individual possam ser sócios em mais de uma sociedade profissional de revisores oficiais de contas.





N.º OCDE	N.º e título do ato legislativo	Artigo	Categoria temática	Descrição da restrição à concorrência	Propostas de alteração legislativa e/ou regulatória
14	Lei n.º 140/2015 "Estatuto da Ordem dos Revisores Oficiais de Contas"	Art. 148º (1) (c)	Qualificações académicas	É requisito geral de inscrição como revisor oficial de contas ser titular de um grau académico de licenciado em qualquer área pré-Bolonha, ou de mestre ou doutor em qualquer área pós-Bolonha, ou de um grau académico superior estrangeiro que tenha sido declarado equivalente a um daqueles graus ou reconhecido como produzindo os efeitos de um daqueles graus.	Propõe-se que seja estabelecido pelo legislador, em colaboração com a Ordem dos Revisores Oficiais de Contas, um processo transparente, proporcional e não discriminatório de identificação de vias alternativas de aquisição das qualificações académicas necessárias para acesso à profissão, designadamente, através do reconhecimento de experiência prática de longa duração [de acordo com o disposto no Art. 11º da Diretiva (CE) n.º 2006/43/CE (a Diretiva de Auditoria)]. Esta alteração permitirá que profissionais com mais de 15 anos de experiência profissional nos domínios das finanças, do direito e da contabilidade, e que tenham obtido aprovação no exame de aptidão profissional, ou que exerçam atividades profissionais nesses campos há sete anos e que, além disso, tenham efetuado formação prática e tenham obtido aprovação em exame de aptidão profissional, se possam inscrever como revisores oficiais de contas.
15	Lei n.º 140/2015 "Estatuto da Ordem dos Revisores Oficiais de Contas"	Art. 149º (1) (b)	Requisitos de estabelecimento	É admitida a inscrição na Ordem dos Revisores Oficiais de Contas por profissionais estrangeiros desde que façam prova de residência legal em Portugal há pelo menos três anos.	Propõe-se a eliminação da exigência da prova de residência legal em Portugal há pelo menos três anos, para efeitos de inscrição na Ordem dos Revisores Oficiais de Contas por profissionais estrangeiros. Propõe-se que seja equacionada a proporcionalidade de outra alternativa menos restritiva da concorrência, como aquela que leva em consideração o facto de já ser obrigatória a aprovação numa prova de aptidão profissional, que garantirá o conhecimento da língua, da legislação nacional e do sistema tributário nacionais, e que acautelará os objetivos visados. Propõe-se que o curso preparatório para a realização da prova de aptidão profissional não seja obrigatório, mas antes opcional, uma vez que o candidato terá de obter aprovação no referido exame de acesso.
16	Lei n.º 140/2015 "Estatuto da Ordem dos Revisores Oficiais de Contas"	Art. 153º (3) (4)	Exame de acesso	Para iniciar o estágio profissional, o candidato deve obter aprovação prévia num exame de acesso (organizado, preparado e avaliado pela Ordem Profissional) dividido numa parte teórica e numa parte prática.	Propõe-se que o exame de acesso à profissão seja enquadrado no disposto do Art. 9º (1) (2) da Diretiva (CE) n.º 2006/43/CE (a Diretiva de Auditoria), que isenta os candidatos de certas disciplinas da prova de conhecimentos teóricos quando estes: i) sejam titulares de um diploma universitário ou de qualificação equivalente em uma ou mais destas matérias; ii) tenham recebido formação prática nestas mesmas matérias, certificada por exame ou diploma reconhecido pelo Estado.
17	Lei n.º 140/2015 "Estatuto da Ordem dos Revisores Oficiais de Contas"	Art. 155º	Exame de acesso	A inscrição no estágio só pode ser efetuada após a realização com aproveitamento do exame de admissão à Ordem.	Propõe-se que o exame de acesso à profissão seja enquadrado no disposto do Art. 9º (1) (2) da Diretiva (CE) n.º 2006/43/CE (a Diretiva de Auditoria), que isenta os candidatos de certas disciplinas da prova de conhecimentos teóricos quando estes: i) sejam titulares de um diploma universitário ou de qualificação equivalente em uma ou mais destas matérias; ii) tenham recebido formação prática nestas mesmas matérias, certificada por exame ou diploma reconhecido pelo Estado.
18	Lei n.º 140/2015 "Estatuto da Ordem dos Revisores Oficiais de Contas"	Art. 157º (1)	Estágio profissional	O estágio profissional tem de ser iniciado no prazo máximo de três anos a contar da data do exame de admissão à Ordem.	Propõe-se que o legislador reavalie a proporcionalidade da limitação do prazo de três anos, para que o candidato inicie o estágio profissional, nomeadamente, aferindo da possibilidade de aumentar este prazo, tomando em consideração elementos de direito comparado, em face da aplicação do regime da Diretiva (CE) n.º 2006/43/CE (a Diretiva de Auditoria).
19	Lei n.º 140/2015 "Estatuto da Ordem dos Revisores Oficiais de Contas"	Art. 157º (2) (4) (5); Art. 159º (3) (8)	Estágio profissional	O estágio tem a duração de, pelo menos, três anos e deve incluir um mínimo de 700 horas anuais no âmbito das funções de interesse público previstas nos Estatutos. Este período pode ser reduzido pela comissão de estágio para um mínimo de um a dois anos para estagiários que tenham exercido durante cinco anos funções públicas ou privadas adequadas na área da atividade de auditoria. Em casos excecionais, devidamente fundamentados, podem ser dispensados de estágio pela comissão de estágio os indivíduos aprovados no exame de admissão à profissão que tenham exercido estas funções por um período de 10 anos.	Propõe-se ao legislador a reavaliação das características do estágio para o acesso à profissão isentando da parte teórica do estágio as matérias que fazem parte da formação académica do candidato, também oferecidas durante o estágio, atento que as mesmas foram já avaliadas na formação académica. Propõe-se que a formação teórica do estágio profissional disponibilize a opção de <i>e-learning</i> . Isso poderia levar a uma redução nas taxas e encargos do estágio, bem como reduzir os custos de oportunidade da necessidade de participar presencialmente nesses cursos de formação. Propõe-se que a avaliação final do estágio profissional seja realizada por entidade independente da Ordem, que possa incluir membros da Ordem, mas que deve incluir também outros profissionais de reconhecido mérito, como professores universitários, entre outros profissionais de reconhecido mérito.
20	Lei n.º 140/2015 "Estatuto da Ordem dos Revisores Oficiais de Contas"	Art. 177º (1); Art. 182º (2) (3)	Registo obrigatório de profissionais / Requisitos	Para efeitos de registo em Portugal, são reconhecidos na qualidade de revisores oficiais de contas, e como tal autorizados a exercer a respetiva profissão, as pessoas autorizadas para o exercício da profissão em qualquer dos demais Estados membros da União Europeia ou do Espaço Económico Europeu, devendo para o efeito realizar a prova de aptidão prevista no artigo 182.º. A frequência dos módulos do curso de preparação para a prova de aptidão para revisor oficial de contas não pode ser inferior a 80 % dos tempos previstos para cada um deles. As pessoas singulares autorizadas para o exercício da profissão em qualquer dos Estados membros da União Europeia ou do Espaço Económico Europeu podem requerer, ao Conselho Diretivo, a dispensa da referida frequência desde que tenham exercido atividade profissional conexa em Portugal durante, pelo menos, 10 anos.	Propõe-se que o requisito de frequentar o curso preparatório para a prova de aptidão não seja obrigatório, sendo antes opcional, para o registo, em Portugal, de revisores oficiais de contas. Tal prende-se com o facto de os candidatos terem de obter aprovação na prova de aptidão/exame de acesso.



N.º OCDE	N.º e título do ato legislativo	Artigo	Categoria temática	Descrição da restrição à concorrência	Propostas de alteração legislativa e/ou regulatória
21	Regulamento n.º 12/2017 "Regulamento de Exame e Inscrição da Ordem dos Revisores Oficiais de Contas aprovado pela Assembleia Geral da Ordem dos Revisores Oficiais de Contas "	Art. 6º (1) (b) e (3)(d)	Registo obrigatório de profissionais / Requisitos	É admitida a inscrição de estrangeiros sempre que façam prova da residência em Portugal há pelo menos três anos (entre outras condições cumulativas).	Propõe-se a eliminação da exigência da prova de residência legal em Portugal há pelo menos três anos, para efeitos de inscrição na Ordem dos Revisores Oficiais de Contas por profissionais estrangeiros. Propõe-se que seja equacionada a proporcionalidade de outra alternativa menos restritiva da concorrência, como aquela que leva em consideração o facto de já ser obrigatória a aprovação numa prova de aptidão profissional, que garantirá o conhecimento da língua, da legislação nacional e do sistema tributário nacionais, e que acautelará os objetivos visados. Propõe-se que o curso preparatório para a realização da prova de aptidão profissional não seja obrigatório, mas antes opcional, uma vez que o candidato terá de obter aprovação no referido exame de acesso.
22	Regulamento n.º 12/2017 "Regulamento de Exame e Inscrição da Ordem dos Revisores Oficiais de Contas aprovado pela Assembleia Geral da Ordem dos Revisores Oficiais de Contas "	Art. 7º (1) (b)	Registo obrigatório de profissionais / Requisitos	É admitida a inscrição de revisor oficial de contas de Estados Membros da União Europeia ou do Espaço Económico Europeu que tenham frequentado os módulos de 2 (Direito Civil, Comercial, das Sociedades e do Trabalho) e 4 (Fiscalidade) do curso de preparação para revisor oficial de contas (como identificada na tabela constante do Art. 20º (1) desde diploma). A frequência dos módulos do curso de preparação para a prova de aptidão para revisor oficial de contas não pode ser inferior a 80 % dos tempos previstos para cada um deles, como estabelecido no Art. 182º dos Estatutos.	Propõe-se que o requisito de frequentar obrigatoriamente o curso preparatório quanto aos módulos 2 (Direito Civil, Comercial, das Sociedades e do Trabalho) e 4 (Fiscalidade) não seja obrigatório, sendo apenas opcional, para o registo, em Portugal, de revisores oficiais de contas da UE/EEE, uma vez que é obrigatória a aprovação numa prova de aptidão profissional. Com efeito, o curso preparatório poderá ser disponibilizado, em termos opcionais, de acordo com o Art. 14º da Diretiva (UE) n.º 2014/56/UE (a Diretiva de Auditoria), uma vez que a prova de aptidão profissional é obrigatória em Portugal.
23	Regulamento n.º 12/2017 "Regulamento de Exame e Inscrição da Ordem dos Revisores Oficiais de Contas aprovado pela Assembleia Geral da Ordem dos Revisores Oficiais de Contas "	Art. 9º (2) (d)	Requisitos de registo obrigatório	A inscrição de sociedades de revisores oficiais de contas é efetuada mediante requerimento acompanhado por elementos de informação que a Comissão de inscrição considere relevantes. Os elementos de informação não se encontram previamente identificados.	Propõe-se que a norma seja eliminada.
24	Regulamento n.º 19/2017 "Regulamento de Estágio aprovado pela Assembleia Geral da Ordem dos Revisores Oficiais de Contas"; e "Tabela de taxas e emolumentos" publicada pela Direção da Ordem dos Revisores Oficiais de Contas	Art. 4º (1), Art. 5º (1); N.º 1., e N.º 12.	Exame de acesso / Taxas e encargos do estágio profissional	Para o registo como revisor oficial de contas na Ordem Profissional, o candidato deve ser aprovado: a) num exame de aptidão/admissão que tem um custo de EUR 1430 (cada grupo de módulos é de EUR 330 e o preço da prova é de EUR 110); e b) no estágio, com um custo de EUR 2 310 (EUR 210 para a inscrição e EUR 700 por ano).	Propõe-se que as taxas e encargos do exame de acesso e do estágio profissional dos revisores oficiais de contas devam ser proporcionais e refletir os verdadeiros custos de organização, seguindo critérios claros e transparentes que sejam tornados públicos pela respetiva ordem profissional.



## II.7.2. Contabilistas certificados

Em Portugal, os contabilistas certificados devem inscrever-se na Ordem dos Contabilistas Certificados para exercer a sua profissão. De acordo com os seus Estatutos, a Ordem dos Contabilistas Certificados concede o título profissional de contabilista certificado, regulamenta o acesso e o exercício da profissão em Portugal, estabelece regras técnicas e regulamentos de atividade profissional, exerce autoridade disciplinar sobre os seus membros e protege interesses e direitos dos seus membros relacionados com o exercício da sua profissão.

Os Estatutos da Ordem dos Contabilistas Certificados especificam que estes profissionais, além de planear, organizar e coordenar as contas das empresas ou de outras entidades, podem: (i) prestar assessoria em questões relacionadas à contabilidade e tributação; e (ii) representar entidades para as quais o contabilista certificado preparou contas em questões fiscais relacionadas às competências específicas do contabilista.

### Diplomas legais objeto de propostas de alteração legislativa e/ou regulamentar específicas (Cf. Anexo 10)

- Decreto-Lei n.º 452/99, de 5 de novembro, alterado pela Lei n.º 139/2015, de 7 de setembro, que aprova o Estatuto da Ordem dos Contabilistas Certificados;
- Anúncio n.º 6106/2010, de 1 de julho, alterado pelo Anúncio n.º 11692/2011, de 10 de agosto, que aprova o Regulamento de Inscrição, Estágio e Exame Profissionais da Ordem dos Contabilistas Certificados;
- Anúncio n.º 54/2003, de 13 de março, alterado pelo Anúncio n.º 9772/2010, de 10 de setembro, que aprova o Regulamento de Taxas e Emolumentos da Ordem dos Contabilistas Certificados.

### Propostas-chave de alteração legislativa e/ou regulamentar

#### Funções de autorregulação da Ordem de Profissionais

O Estatuto da Ordem dos Contabilistas Certificados determina que essa Ordem de Profissionais, no exercício dos seus poderes públicos, desempenha os seguintes dois tipos de funções<sup>282</sup>: a representação dos contabilistas certificados perante outros indivíduos e entidades; e a regulação da profissão de contabilista certificado.

Consequentemente, a profissão de contabilista certificado, em particular o acesso à mesma e o respetivo exercício, é regulada pelos Estatutos, aprovados pelo legislador, e por regulamentos adotados pela Ordem, em função dos poderes atribuídos pelo legislador. A sua implementação é feita pelos próprios profissionais em causa, uma vez que os órgãos dirigentes da Ordem dos Contabilistas Certificados são compostos exclusivamente por membros da Ordem.

O exercício da profissão de contabilista certificado exige qualificações académicas e profissionais com um elevado grau de especificidade. O Estado e a sociedade reconhecem que são os próprios profissionais que detêm melhores conhecimentos para avaliar a qualidade dos serviços prestados pelos seus pares, bem como para identificar e avaliar modelos alternativos de regulação da respetiva profissão, tomando em consideração os requisitos necessários para uma boa prática profissional de forma a ir ao encontro das necessidades e interesses dos clientes, na defesa do interesse público.

Contudo, a mesma situação pode levar à adoção de medidas legislativas e autorregulatórias que, acima de tudo, pretendam salvaguardar os interesses dos contabilistas certificados inscritos na Ordem dos Contabilistas Certificados, em detrimento do interesse público, podendo, inclusive, ser restritivas da concorrência. Essas medidas podem consistir, em particular: na fixação de condições de transação, em particular dos preços, aplicáveis aos serviços disponibilizados pelos contabilistas certificados; no estabelecimento de requisitos de acesso à profissão de contabilista certificado, em particular relativos às qualificações académicas e profissionais mínimas necessárias, que não sejam devidamente fundamentados

<sup>282</sup> Cf. Decreto-Lei n.º 452/99, cit. *supra*, artigo 3.º.



e adequados ao objetivo de política pública subjacente; mas também, na determinação de restrições à propriedade, à gestão e à multidisciplinariedade de sociedades de profissionais; e na análise de queixas relativas a serviços prestados por contabilistas certificados apresentadas por consumidores e na decisão sobre as mesmas com base em critérios não objetivos.

A atribuição à Ordem dos Contabilistas Certificados de funções no âmbito da representação dos contabilistas certificados perante outros indivíduos e entidades e, também, tarefas no âmbito da regulação da profissão de contabilista certificado pode ter como consequências: o aumento significativo dos custos incorridos pelos (potenciais ou efetivos) contabilistas certificados, que são influenciados em larga medida pelos requisitos de acesso à profissão de contabilista certificado, como sejam, aqueles que se prendem com a determinação das taxas e de características do estágio.

A introdução de um órgão independente com funções de regulação incentivará uma melhor regulamentação da profissão. Esta solução atenuará o conflito entre alguns interesses da profissão e o interesse público, inerente no sistema de autorregulamentação, aumentando o bem-estar social.

*Proposta de alteração legislativa e/ou regulamentar*

Propõe-se que o legislador altere o quadro legislativo e regulatório separando a função regulatória da função representativa na Ordem Profissional.

Tal separação envolverá a criação de um órgão independente, que poderá ser externo à Ordem Profissional e por setor de atividade, ou poderá ser criado um órgão dentro da atual Ordem Profissional efetivamente separado dos restantes órgãos da Ordem Profissional.

O órgão independente assumiria a principal regulamentação da profissão, como matérias que dizem respeito ao acesso à profissão.

A direção do órgão regulador seria composta por representantes da própria profissão e de outras pessoas, incluindo indivíduos de alto perfil de outros órgãos reguladores ou organizações, representantes de organizações de consumidores e académicos.

### Reserva de atividades

Designam-se por contabilistas certificados os profissionais inscritos na Ordem dos Contabilistas Certificados, nos termos do seu Estatuto, sendo-lhes atribuído, em exclusividade, o uso desse título profissional, bem como o exercício da respetiva profissão<sup>283</sup>.

Nesse contexto, várias normas incluídas nos diplomas Portugueses aplicáveis à profissão de contabilista certificado estabelecem que determinadas atividades relacionadas com diversos setores económicos apenas podem ser desenvolvidas por profissionais específicos, e, em particular, por contabilistas certificados. A inscrição na Ordem permite, por exemplo, o exercício, em exclusivo, das seguintes atividades: planificar, organizar e coordenar a execução da contabilidade das entidades, públicas ou privadas, que possuam ou que devam possuir contabilidade organizada segundo os planos de contas oficialmente aplicáveis ou o sistema de normalização contabilística; assumir a responsabilidade pela regularidade técnica, nas áreas contabilística e fiscal; assinar, conjuntamente com o representante legal das entidades referidas, as respetivas demonstrações financeiras e declarações fiscais, fazendo prova da sua qualidade<sup>284</sup>.

A reserva de certos atos económico-financeiros a contabilistas certificados<sup>285</sup> pode contribuir para o aumento do nível de qualidade dos serviços em causa. De facto, há atos económico-financeiros cuja realização exige conhecimentos ou experiência particularmente específicos, que esses profissionais, em princípio, detêm.

No entanto, o título protegido com tarefas reservadas pode excluir outros profissionais do exercício da atividade, reduzindo o número de profissionais no mercado e aumentando potencialmente os custos para os consumidores.

<sup>283</sup> Cf. Decreto-Lei n.º 452/99, cit. *supra*, artigo 9.º, n.º 1.

<sup>284</sup> Cf. Decreto-Lei n.º 452/99, cit. *supra*, artigo 10.º, n.º 1, alíneas a), b) e c).

<sup>285</sup> Cf. Decreto-Lei n.º 452/99, cit. *supra*, artigo 10.º, n.º 1, alíneas a), b) e c).



Essa reserva de certos atos económico-financeiros a contabilistas certificados também afeta negativamente a concorrência na atividade em causa, uma vez que pode levar à diminuição do número de profissionais qualificados que podem oferecer esses serviços, pode reduzir o incentivo para inovar e melhorar os serviços prestados, e pode ainda levar a um aumento dos preços aos consumidores. O desempenho de tarefas mais simples pode ser aberto a outros profissionais.

Sem prejuízo, reconhece-se a necessidade de definir, no quadro legislativo e regulatório relevante, os casos gerais em que as habilitações académicas e profissionais dos indivíduos garantem o nível mínimo de qualidade dos serviços em causa.

Propõe-se, por isso, que sejam ser revistas as atuais atividades reservadas a contabilistas certificados, de forma a abrir o seu exercício a outras profissões económico-financeiras. Tal revisão das atuais atividades reservadas a contabilistas certificados poderia conduzir, entre outras iniciativas, a uma avaliação da extensão do risco para o interesse público das restrições atuais para determinar se as restrições deverão permanecer em vigor.

Esta abertura poderá conduzir a maior inovação e diversidade e à cobrança de preços mais competitivos pela prestação de diversos serviços, em benefícios dos clientes.

#### *Proposta de alteração legislativa e/ou regulamentar*

Propõe-se que o legislador, em conjunto com as Ordens Profissionais relevantes, reanalise a atribuição de atividades reservadas a profissionais inscritos numa Ordem Profissional, no uso de um título profissional obtido após inscrição nessa associação profissional. Em regra, a reserva de atividades deve ser reduzida, em respeito por critérios de necessidade, adequação e proporcionalidade com vista ao cumprimento dos objetivos da regulamentação profissional em causa.

Em geral, as atividades ou tarefas reservadas para categorias específicas de profissionais devem ser abolidas nos casos em que: (i) a proteção é desproporcional em relação ao objetivo de política pública prosseguido, seja porque as atividades ou tarefas podem ser executadas por outros profissionais igualmente bem qualificados ou porque não representam um perigo para a segurança, saúde pública, qualidade do serviço, entre outros; (ii) a proteção é desadequada atento que existe uma excessiva regulamentação da proteção do título profissional; ou (iii) a proteção é desnecessária devido a desenvolvimentos legais, sociais ou profissionais que tornem a restrição obsoleta pelo seu objetivo.

A legislação e regulamentação que elencam atividades reservadas devem ser alteradas para se tornarem mais focadas nos resultados e menos prescritivas. O objetivo deve ser o de garantir que o resultado tenha a qualidade desejada. Isto significará que vários profissionais com qualificações semelhantes, mas não idênticas, devem poder competir pelo mesmo trabalho.

### **Qualificações académicas específicas**

Constitui habilitação académica para requerer a inscrição como contabilista certificado, junto da ordem dos Contabilistas Certificados, o grau académico de licenciado, mestre ou doutor na área de contabilidade, gestão, economia, ciências empresariais ou fiscalidade<sup>286</sup>.

Uma lista restrita de habilitações académicas específicas representa uma barreira de acesso à profissão, restringindo o mercado somente aos profissionais que as detenham e excluindo outros profissionais devidamente qualificados, incluindo os que possam ter adquirido experiência profissional adequada para realizar essas tarefas.

Esta barreira à concorrência é especialmente agravada quando combinada com outra barreira de exercício da profissão, o da existência de atividades reservadas e registo obrigatório na associação profissional, limitando assim o número de profissionais que podem realizar tais tarefas de contabilidade.

<sup>286</sup> Cf. Decreto-Lei n.º 452/99, cit. *supra*, artigo 17.º.



A existência de vias alternativas de qualificações académicas para o acesso à profissão podem conduzir a maior diversidade e inovação na oferta de serviços, bem como a uma maior concorrência entre os profissionais, o que poderá levar a uma descida de preços, em benefício dos consumidores.

*Proposta de alteração legislativa e/ou regulamentar*

Propõe-se que o legislador, em colaboração com a Ordem dos Contabilistas Certificados, reanalise os critérios legais e regulatórios relacionados com as qualificações académicas e estabeleça um processo transparente, proporcional e não discriminatório de identificação de vias alternativas para a aquisição das qualificações necessárias para o exercício da profissão de contabilista certificado. Tal deve ter como objetivo possibilitar o acesso a essa profissão a quem não tenha grau académico de licenciado, mestre ou doutor na área de Contabilidade, Gestão, Economia, Ciências Empresariais ou Fiscalidade, mas possa ver reconhecidas qualificações obtidas noutra lista de habilitações e/ou com base em experiência prática de longa duração, complementado com curso de formação teórica, obtido formação prática e tenha obtido aprovação num exame de aptidão profissional que deve assegurar o nível necessário de conhecimentos teóricos das matérias relevantes para a revisão legal das contas e a capacidade para aplicar na prática esses conhecimentos.

Estas vias alternativas, que devem ser adequadas e necessárias, podem, ainda assim, exigir a titularidade de uma pós-graduação ou qualificação em curso de conversão de um determinado grau académico em outro grau académico, que permitam o desenvolvimento das atividades em causa com um nível elevado de segurança e qualidade.

Sem prejuízo, todos os indivíduos que pretendam exercer a profissão de revisor oficial de contas devem completar com sucesso o estágio profissional e a aprovação nos exames da Ordem Profissional requeridos.

### **Exigência de realização de estágio profissional com características específicas**

Para exercer a profissão de contabilista certificado os candidatos têm que completar um estágio profissional, com duração máxima de até 18 meses, e com um mínimo de 800 horas<sup>287</sup>. O estágio é sujeito a um exame final, organizado e avaliado pelos seus pares<sup>288</sup>. O estágio tem um custo de EUR 400.<sup>289</sup>

A existência de um estágio constitui uma barreira à concorrência. Nesse sentido, importa aferir da proporcionalidade das suas características, como sejam a sua duração<sup>290</sup>, o seu objeto, o modelo de avaliação e custos associados, que podem ser desproporcionados e desnecessários para cumprir o seu objetivo.

Estas medidas, se implementadas, poderão levar a uma redução nos custos de oportunidade que o estágio implica, bem como a um aumento da independência e transparência do seu processo de avaliação sem pôr em causa a sua qualidade, tornando o estágio mais atrativo e gerando um maior número de profissionais que estejam habilitados a concorrer no mercado, o que poderá levar a uma descida de preços, em benefício dos consumidores.

*Propostas de alteração legislativa e/ou regulamentar*

Propõe-se que o legislador, em conjunto com a Ordem dos Contabilistas Certificados, reanalise os critérios legais e regulatórios relativos ao estágio, necessário à inscrição como contabilista certificado, com o objetivo de certificar que os candidatos adquiriram a formação profissional e ética exigida para o adequado acesso à e ao exercício da profissão.

A reavaliação, pelo legislador, deve garantir, entre outros: (i) que a formação teórica oferecida durante o estágio possa ser oferecida, sempre que possível, na opção *e-learning*; (ii) que a avaliação final do estágio seja realizada por um órgão independente da associação profissional, que pode incluir membros desta, mas deve também incluir outros profissionais de reconhecido mérito, tais como professores universitários, outros indivíduos e entidades; (iii) quanto ao custo do estágio, que as taxas sejam determinadas com base em

<sup>287</sup> Cf. Decreto-Lei n.º 452/99, cit. *supra*, artigo 25.º, n.º 4.

<sup>288</sup> Cf. Decreto-Lei n.º 452/99, cit. *supra*, artigo 31.º.

<sup>289</sup> Cf. <https://www.occ.pt/pt/inscricao/inscricao-como-contabilista-certificado-perguntas-frequentes-faq/>

<sup>290</sup> Cf. Lei n.º 2/2013, cit. *supra*, artigo 8.º, n.º 2, a duração do estágio profissional não deve ser superior a 18 meses.



critérios<sup>291</sup> relacionados com a proporcionalidade da taxa em causa face aos custos incorridos com a prestação dos serviços subjacentes, a transparência da taxa em questão e do respetivo método de cálculo.

### **Restrições à propriedade de sociedades de profissionais**

O Estatuto da Ordem dos Contabilistas Certificados determina que 51% (a maioria) do capital social com direitos de voto das sociedades de contabilistas certificados deve ser detida pelos seguintes tipos de agentes<sup>292</sup>: contabilistas certificados estabelecidos em Portugal; e ou sociedades de contabilistas certificados.

Neste modelo de sociedade profissional é imposta uma restrição à propriedade, já que impõe que a maioria do capital social e dos direitos de voto seja reservado a sócios profissionais (contabilistas certificados pessoas individuais ou sociedades de contabilista certificados). Esta restrição à propriedade de sociedades profissionais encontra-se consagrada, também, na Lei n.º 2/2013<sup>293</sup> e na Lei n.º 53/2015<sup>294</sup>.

Esta restrição à propriedade de sociedades profissionais é uma barreira à concorrência, e tem como principal consequência a diminuição do número de sociedades profissionais de contabilistas certificados. Com efeito, tal conduz: a uma diminuição das fontes de investimento aquando da sua constituição ou no decorrer da atividade; a um aumento significativo dos custos operacionais incorridos, pelo custo do capital, em caso de recorrerem a financiamento junto de instituições financeiras; e uma diminuição da propensão das sociedades de profissionais para adotar soluções de negócio inovadoras, dada a similitude das habilitações académicas e profissionais dos indivíduos responsáveis pelas decisões em causa, e, conseqüentemente, uma limitação das escolhas disponibilizadas aos consumidores, o que tende a dificultar a correspondência entre o tipo de serviços profissionais disponibilizados e o tipo de serviços procurados.

Ao permitir o acesso a mais fontes de capital, a abertura da propriedade e direitos de voto a indivíduos e a entidades externas, permitirá um maior investimento na sociedade, aumentos de escala nas suas operações bem como uma melhor gestão de risco, reduzindo custos operacionais que permitirão a cobrança de menores honorários aos clientes pelos serviços profissionais prestados, para benefício dos clientes, sejam estes empresas ou famílias.

#### *Proposta de alteração legislativa e/ou regulamentar*

Propõe-se que o legislador elimine as normas que restringem, total ou parcialmente, a detenção da propriedade de sociedades de profissionais, permitindo que a detenção da totalidade ou da maioria desse capital social, bem como da maioria dos direitos de voto, possam ser detidos por indivíduos e entidades não profissionais e/ou não registados numa determinada Ordem Profissional.

Profissionais de outras áreas de atividade, bem como indivíduos e entidades investidores, devem poder ser sócios maioritários e deter a maioria do capital social de sociedades de profissionais de contabilistas certificados, separando-se a propriedade da sociedade de profissionais do exercício da atividade.

### **Restrições à gestão e administração de sociedades de profissionais**

A maioria dos membros da gestão e administração de sociedades profissionais de contabilistas certificados deve ser constituída por estes profissionais.<sup>295</sup>

Neste modelo de gestão e administração de sociedade profissional é imposta uma restrição, já que impõe que pelo menos um dos gestores seja sócio profissional. Esta restrição à gestão e administração de sociedades profissionais está em linha com aquela que se encontra consagrada, também, na Lei n.º 2/2013 e na Lei n.º 53/2015<sup>296</sup>, que impõe que um dos membros do órgão executivo seja um profissional.

<sup>291</sup> Cf. Princípios constantes da Lei Geral Tributária (LGT), aprovada pelo Decreto-Lei n.º 398/98, cit. *supra*, artigo 4.º, n.º 2 (Anexo), e da Constituição da República Portuguesa (CRP), aprovada pelo Decreto de 10.04.1976, artigo 266.º, n.º 2.

<sup>292</sup> Cf. Decreto-Lei n.º 452/99, cit. *supra*, artigo 116.º, n.º 2 e artigo 117.º, n.ºs 1 e 2.

<sup>293</sup> Cf. Lei n.º 2/2013, cit. *supra*, artigo 27.º, n.º 3, a) e artigo 27.º, n.º 4.

<sup>294</sup> Cf. Lei n.º 53/2015, cit. *supra*, artigo 8.º, n.ºs 1, 2 e 3, e artigo 9.º, n.º 2.

<sup>295</sup> Cf. Decreto-Lei n.º 452/99, cit. *supra*, artigo 116.º, n.º 2.

<sup>296</sup> Cf. Lei n.º 53/2015, cit. *supra*, artigo 9.º, n.º 3; Lei n.º 2/2013, cit. *supra*, artigo 27.º, n.º 3, alínea b), e artigo 27.º, n.º 4.



Esta restrição à gestão e administração de sociedades profissionais é uma barreira à concorrência. Uma gestão profissionalizada poderá beneficiar a própria sociedade, dado o maior conhecimento que os gestores poderão ter do mercado, isto é, do tipo de serviços procurados por empresas e famílias, bem como das inovações que poderão ser introduzidas na prestação de serviços jurídicos, para benefício dos clientes.

*Proposta de alteração legislativa e/ou regulamentar*

Propõe-se que o legislador elimine as normas que restringem, total ou parcialmente, a gestão e administração de sociedades de profissionais por pessoas que não sejam profissionais inscritos na Ordem Profissional dos Contabilistas Certificados.

Propõe-se a separação entre a propriedade e a gestão e administração de sociedades de profissionais de contabilistas certificados.

Propõe-se que a gestão e administração estejam abertas a indivíduos não-profissionais e com outras profissões.

### **Restrições à multidisciplinaridade em sociedades de profissionais**

As sociedades profissionais de contabilistas certificados têm por objeto exclusivo as atividades reservadas a estes profissionais, sendo proibida a multidisciplinaridade<sup>297</sup>.

De acordo com as leis-quadro<sup>298</sup>, a Lei n.º 2/2013 e a Lei n.º 53/2015, podem ser constituídas sociedades de profissionais que tenham por objeto principal o exercício de profissões organizadas numa única associação pública profissional, em conjunto ou em separado com o exercício de outras profissões ou atividades, desde que seja observado o regime de incompatibilidades e impedimentos aplicável.

Todavia, as leis-quadro permitem que os Estatutos das Ordens Profissionais possam adotar restrições totais à multidisciplinaridade, com fundamento no exercício de poderes de autoridade pública que a profissão comporte ou em razões imperiosas de interesse público ligadas à missão de interesse público que a profissão, na sua globalidade, prossiga.

Note-se que permitir a multidisciplinaridade significa permitir a associação de diferentes profissionais, pertencentes a diferentes associações profissionais (alguns podem até não pertencer a uma associação profissional pública), dentro de uma mesma sociedade profissional, praticando em conjunto as suas profissões. A multidisciplinaridade permite a exploração de economias de gama e economias de escala resultantes de uma maior especialização e qualidade de serviço fruto da interação entre uma gama mais ampla de profissionais. Também permite mitigar o problema da dupla marginalização, e uma melhor gestão de risco resultante da prática de diferentes atividades profissionais dentro de uma mesma sociedade profissional. Estes vários efeitos reduzem custos fixos, bem como custos médios e marginais na prestação de serviços pela sociedade profissional, resultando em preços mais competitivos para os clientes. Os clientes beneficiarão de preços mais competitivos e da conveniência de um "balcão único" na prestação de uma gama mais alargada e inovadora de serviços profissionais.

*Proposta de alteração legislativa e/ou regulamentar*

Propõe-se que o legislador elimine a proibição da prática multidisciplinar em sociedades de profissionais de contabilistas certificados e permita a criação de tais "estruturas de negócios alternativas", permitindo que diferentes formas de modelos de negócio surjam no mercado, para atender a diferentes tipos de agentes de mercado, tornando o setor mais dinâmico, mais inovador e com uma maior gama de serviços.

<sup>297</sup> Cf. Decreto-Lei n.º 452/99, cit. *supra*, artigo 115.º.

<sup>298</sup> Cf. Lei n.º 53/2015, cit. *supra*, artigo 7.º, n.º 2; Lei n.º 2/2013, cit. *supra*, artigo 27.º, n.º 1, e artigo 27.º, n.º 4.





**Anexo 10: Propostas de alteração do quadro legislativo e regulatório de profissão liberal autorregulada: contabilista certificado**

N.º OCDE	N.º e título do ato legislativo	Artigo	Categoria temática	Descrição da restrição à concorrência	Propostas de alteração legislativa e/ou regulatória
01	Decreto-Lei n.º 452/99 (alterado pela Lei n.º 139/2015) "Estatuto da Ordem dos Contabilistas Certificados"	Art. 3º	Regime autorregulatório	Esta norma descreve as atribuições atribuídas à Ordem dos Contabilistas Certificados, incluindo-se funções de regulação e de representatividade, permitindo-lhe regulamentar matérias de acesso e exercício da profissão, inclusive sobre: i) a elaboração e implementação de regras técnicas, ii) definição de princípios éticos, e deontológicos iii) critérios de estágio, iv) definição de habilitações académicas e v) reconhecimento das qualificações profissionais obtidas fora do território nacional, vi) direito exclusivo na atribuição do título profissional, e vii) exercício de poderes disciplinares.	Propõe-se que o legislador altere o quadro legislativo e regulatório separando a função regulatória da função representativa nas Ordens Profissionais. Tal separação envolverá a criação de um órgão independente, que poderá ser externo à Ordem Profissional e por setor de atividade, ou poderá ser criado um órgão dentro da atual Ordem Profissional, efetivamente separado dos restantes órgãos da Ordem Profissional. O órgão independente assumiria a principal regulamentação da profissão, como matérias que dizem respeito ao acesso à profissão. A direção do órgão regulador seria composta por representantes da própria profissão e de outras pessoas, incluindo indivíduos de alto perfil de outros órgãos reguladores ou organizações, representantes de organizações de consumidores e académicos.
02	Decreto-Lei n.º 452/99 (alterado pela Lei n.º 139/2015) "Estatuto da Ordem dos Contabilistas Certificados"	Art. 9º (1)	Inscrição obrigatória na Ordem Profissional/ Título profissional/ Atividades reservadas	Designam-se por contabilistas certificados os profissionais inscritos na Ordem, nos termos dos presentes Estatutos, sendo-lhes atribuído, em exclusividade, o uso desse título profissional, bem como o exercício da respetiva profissão.	Propõe-se que as atividades reservadas da profissão de contabilista certificado sejam reavaliadas pelo legislador, em conjunto com as Ordens de Profissionais relevantes, atenta a sua necessidade, adequação e proporcionalidade, no intuito de permitir o exercício daquelas atividades que sejam adequadas pelas demais profissões económico-financeiras. Em regra, as atividades apenas devem ser reservadas a determinados profissionais na estrita medida em que tal seja necessário, adequado e proporcional para garantir o nível mínimo de qualidade e segurança dos serviços, propondo-se que sejam abolidas nos casos em que essa proteção é desproporcional em relação ao objetivo de política pública prosseguido, desadequada em virtude de uma excessiva proteção do título profissional, ou desnecessária por se ter tornado obsoleta devido a desenvolvimentos legais sociais ou profissionais.
03	Decreto-Lei n.º 452/99 (alterado pela Lei n.º 139/2015) "Estatuto da Ordem dos Contabilistas Certificados"	Art. 10º (1) (a) (b) (c)	Atividades reservadas	A inscrição na Ordem permite o exercício, em exclusivo, das seguintes atividades: "a) planificar, organizar e coordenar a execução da contabilidade das entidades, públicas ou privadas, que possuam ou que devam possuir contabilidade organizada segundo os planos de contas oficialmente aplicáveis ou o sistema de normalização contabilística (...); b) assumir a responsabilidade pela regularidade técnica, nas áreas contabilística e fiscal (...); c) assinar, conjuntamente com o representante legal das entidades referidas na alínea a), as respetivas demonstrações financeiras e declarações fiscais, fazendo prova da sua qualidade, (...)".	Propõe-se que as atividades reservadas da profissão de contabilista certificado sejam reavaliadas pelo legislador, em conjunto com as Ordens de Profissionais relevantes, atenta a sua necessidade, adequação e proporcionalidade, no intuito de permitir o exercício daquelas atividades que sejam adequadas pelas demais profissões económico-financeiras. Em regra, as atividades apenas devem ser reservadas a determinados profissionais na estrita medida em que tal seja necessário, adequado e proporcional para garantir o nível mínimo de qualidade e segurança dos serviços, propondo-se que sejam abolidas nos casos em que essa proteção é desproporcional em relação ao objetivo de política pública prosseguido, desadequada em virtude de uma excessiva proteção do título profissional, ou desnecessária por se ter tornado obsoleta devido a desenvolvimentos legais sociais ou profissionais. Propõe-se que o exercício de atividades reservadas mais simples (por exemplo, assinar declarações financeiras e declarações fiscais) que possam adequadamente ser exercidas por profissionais qualificados de outras áreas de atividades deixem de ser reservadas a contabilistas certificados.
04	Decreto-Lei n.º 452/99 (alterado pela Lei n.º 139/2015) "Estatuto da Ordem dos Contabilistas Certificados"	Art. 115º (2)	Multidisciplinaridade e em sociedades profissionais	As sociedades profissionais de contabilistas certificados têm por objeto exclusivo as atividades reservadas a estes profissionais.	Propõe-se a eliminação da proibição da prática multidisciplinar em sociedades profissionais de contabilistas certificados, particularmente onde o "modelo de sociedade profissional" é o único modelo permitido para a prática da profissão de forma coletiva. A criação de tais "Estruturas Alternativas de Negócios" ( <i>Alternative Business Structures</i> ) levará a mais inovação, a uma gama mais ampla de serviços e acesso mais fácil a serviços para empresas e consumidores.
05	Decreto-Lei n.º 452/99 (alterado pela Lei n.º 139/2015) "Estatuto da Ordem dos Contabilistas Certificados"	Art. 116º (2); Art. 117º (1); Art. 117º (2)	Propriedade/ Sociedade em sociedades profissionais	O capital social e respetivos direitos de voto das sociedades profissionais de contabilistas certificados são detidos em, pelo menos, 51 %, por contabilistas certificados, devendo os órgãos de gestão ou de administração das referidas sociedades ser integrados em, pelo menos, 51 % de contabilistas certificados. Os sócios das sociedades profissionais de contabilistas certificados que exerçam a profissão de contabilista certificado devem ser membros efetivos da Ordem com a inscrição em vigor. Uma sociedade de contabilistas certificados pode participar no capital social de outra sociedade com a mesma natureza.	Propõe-se que o legislador elimine as normas que restringem, total ou parcialmente, a detenção da propriedade de sociedades de profissionais, permitindo que a detenção da totalidade ou da maioria desse capital social, bem como da maioria dos direitos de voto, possam ser detidos por indivíduos e entidades não profissionais e/ou não registados numa determinada Ordem Profissional. Profissionais de outras áreas de atividade, bem como indivíduos e entidades investidores, devem poder ser sócios maioritários e deter a maioria do capital social de sociedades de profissionais de contabilistas certificados, separando-se a propriedade da sociedade de profissionais do exercício da atividade.
06	Decreto-Lei n.º 452/99 (alterado pela Lei n.º 139/2015) "Estatuto da Ordem dos Contabilistas Certificados"	Art. 116º (2)	Gestão e administração de sociedades profissionais	A maioria dos membros da administração de sociedades profissionais de contabilistas certificados deve ser constituída por estes profissionais.	Propõe-se que o legislador revogue as disposições que limitam a escolha dos membros do órgão executivo das sociedades de profissionais, em particular, impondo que os mesmos ou algum dos mesmos, seja(m) membro(s) da respetiva ordem profissional.
07	Decreto-Lei n.º 452/99 (alterado pela Lei n.º 139/2015) "Estatuto da Ordem dos Contabilistas Certificados"	Art. 17º	Qualificações académicas	Constitui habilitação académica para requerer a inscrição como contabilista certificado o grau académico de licenciado, mestre ou doutor na área de contabilidade, gestão, economia, ciências empresariais ou fiscalidade.	Propõe-se que o legislador, em colaboração com a Ordem dos Contabilistas Certificados, reanalise os critérios legais e regulatórios relacionados com as qualificações académicas e estabeleça um processo transparente, proporcional e não discriminatório de identificação de vias alternativas para a aquisição das qualificações necessárias para o exercício da profissão de contabilista certificado. Tal deve ter como objetivo possibilitar o acesso a essa profissão a quem não



N.º OCDE	N.º e título do ato legislativo	Artigo	Categoria temática	Descrição da restrição à concorrência	Propostas de alteração legislativa e/ou regulatória
					<p>tenha grau académico de licenciado, mestre ou doutor na área de Contabilidade, Gestão, Economia, Ciências Empresariais ou Fiscalidade, mas possa ver reconhecidas qualificações obtidas noutra lista de habilitações e/ou com base em experiência prática de longa duração, complementado com curso de formação teórica, obtido formação prática e tenha obtido aprovação num exame de aptidão profissional que deve assegurar o nível necessário de conhecimentos teóricos das matérias relevantes para a revisão legal das contas e a capacidade para aplicar na prática esses conhecimentos.</p> <p>Estas vias alternativas, que devem ser adequadas e necessárias, podem, ainda assim, exigir a titularidade de uma pós-graduação ou qualificação em curso de conversão de um determinado grau académico em outro grau académico, que permitam o desenvolvimento das atividades em causa com um nível elevado de segurança e qualidade.</p> <p>Sem prejuízo, todos os indivíduos que pretendam exercer a profissão de revisor oficial de contas devem completar com sucesso o estágio profissional e a aprovação nos exames da Ordem Profissional requeridos.</p>
08	Decreto-Lei n.º 452/99, alterado pela Lei n.º 139/2015 "Estatuto da Ordem dos Contabilistas Certificados"	Art. 31º	Estágio profissional	Para exercer a profissão de contabilista certificado os candidatos têm que completar um estágio prático até 18 meses com um mínimo de 800 horas. Devem realizar um exame final, organizado e avaliado pelos seus pares.	<p>Propõe-se que o legislador, em conjunto com a Ordem dos Contabilistas Certificados, reanalise os critérios legais e regulatórios relativos ao estágio, necessário à inscrição como contabilista certificado, com o objetivo de certificar que os candidatos adquiriram a formação profissional e ética exigida para o adequado acesso à e ao exercício da profissão.</p> <p>Propõe-se que a formação teórica do estágio profissional disponibilize a opção de <i>e-learning</i>. Isso poderia levar a uma redução nas taxas e encargos do estágio, bem como reduzir os custos de oportunidade da necessidade de participar presencialmente nesses cursos de formação.</p> <p>Propõe-se que a avaliação final do estágio seja realizada por um órgão independente da associação profissional, que pode incluir membros desta, mas deve também incluir outros profissionais de reconhecido mérito, tais como professores universitários, outros indivíduos e entidades.</p>
09	Decreto-Lei n.º 452/99 (alterado pela Lei n.º 139/2015) "Estatuto da Ordem dos Contabilistas Certificados"	Art. 32º	Especialização profissional	A Ordem dos Contabilistas Certificados dispõe de colégios de especialidade. Para se ser considerado um especialista, o contabilista certificado deve ter 10 anos de experiência profissional e demonstrar conhecimentos ou experiência relevantes na respetiva área de especialização. O acesso à categoria de especialistas faz-se mediante a apresentação de candidatura e a sua aceitação é sujeita, em regra, a provas de admissão.	<p>Propõe-se que os requisitos para a candidatura a especialista sejam alterados, sendo criado um mecanismo de avaliação casuística, para profissionais que não tenham 10 anos de experiência, mas que tenham uma sólida experiência profissional nessa especialidade específica.</p> <p>Propõe-se que a avaliação da candidatura possa incluir não-membros da Ordem Profissional no júri, com capacidade para avaliar o conhecimento dos candidatos, desde que tal procedimento não crie um encargo em termos de custos e prazos, para a atribuição do título de especialização profissional.</p>
10	Anúncio n.º 6106/2010 (alterado pelo Anúncio n.º 11692/2011) "Regulamento de Inscrição, Estágio e Exame Profissionais da Ordem dos Contabilistas Certificados"	Art. 3º; Art. 4º	Registo e licenciamento/ Padrões de qualidade	Estabelece requisitos para a inscrição na Ordem dos Contabilistas Certificados, como a idoneidade moral.	Propõe-se que o órgão que assuma a função regulatória da Ordem profissional densifique os valores e princípios éticos que conduzem ao estabelecimento de padrões de conduta apelando à jurisprudência existente (da própria associação profissional ou dos tribunais) sempre que possível e que elimine aquelas que são desadequadas, desnecessárias ou desproporcionais, no que diz respeito ao acesso e exercício da profissão.
11	Anúncio n.º 6106/2010 (alterado pelo Anúncio n.º 11692/2011) "Regulamento de Inscrição, Estágio e Exame Profissionais da Ordem dos Contabilistas Certificados"	Art. 14º	Estágio profissional	O patrono deve ter um exercício efetivo e contínuo da profissão de contabilista certificado nos últimos cinco anos e não lhe ter sido aplicada pena disciplinar mais grave do que a de advertência pelo mesmo período de tempo. O patrono não pode ter, em simultâneo, mais de dois estagiários.	Propõe-se que esta norma seja alterada, uma vez que a decisão sobre o número de estagiários a supervisionar deve ser do patrono, tendo em conta que já é um profissional experiente.
12	Anúncio n.º 54/2003 (alterado pelo Anúncio n.º 9772/2010) "Regulamento de Taxas e Emolumentos da Ordem dos Contabilistas Certificados"	Art. 12º	Estágio profissional / Despesas Administrativas	Esta disposição legal estabelece as taxas e encargos da Ordem Profissional, por exemplo, a taxa de EUR 400 para o estágio profissional.	Propõe-se que as taxas e encargos do estágio profissional dos contabilistas certificados sejam proporcionais e refletir os verdadeiros custos de organização e disponibilização dos estágios, seguindo critérios claros e transparentes que sejam tornados públicos pela respetiva ordem profissional.



### II.7.3. Despachantes oficiais

Em Portugal, os despachantes oficiais devem inscrever-se na Ordem dos Despachantes Oficiais para exercer a profissão. De acordo com os seus Estatutos, a Ordem dos Despachantes Oficiais concede o título profissional de despachante oficial, regulamenta o acesso e o exercício da profissão em Portugal, exerce autoridade disciplinar sobre os seus membros, protege os interesses das entidades que recorrem aos serviços prestados por estes profissionais e protege os interesses e direitos dos seus membros relacionados com o exercício da sua profissão.

#### Diplomas legais objeto de propostas de alteração legislativa e/ou regulamentar específicas (Cf. Anexo 11)

- Decreto-Lei n.º 173/98, de 26 de junho, alterado pela Lei n.º 112/2015, de 27 de agosto, que aprova o Estatuto da Ordem dos Despachantes Oficiais;
- Regulamento n.º 666/2016, de 15 de julho, que aprova o Regulamento do Estágio Profissional de Acesso a Despachante Oficial;
- Aviso n.º 10774/2016, de 30 de agosto, que estabelece os requisitos para o Estágio Profissional de Acesso a Despachante Oficial.

#### Propostas-chave de alteração legislativa e/ou regulamentar

##### Funções de autorregulação da Ordem de Profissionais

O Estatuto da Ordem dos Despachantes Oficiais determina que essa Ordem de Profissionais, no exercício dos seus poderes públicos, desempenha os seguintes dois tipos de funções<sup>299</sup>: a representação dos despachantes oficiais perante outros indivíduos e entidades; e a regulação da profissão de despachante oficial.

Consequentemente, a profissão de despachante oficial, em particular o acesso à mesma e o respetivo exercício, é regulada pelos Estatutos, aprovados pelo legislador, e por regulamentos adotados pela Ordem, em função dos poderes atribuídos pelo legislador. A sua implementação é feita pelos próprios profissionais em causa, uma vez que os órgãos dirigentes da Ordem dos Despachantes Oficiais são compostos exclusivamente por membros da Ordem.

Tal poderá levar à adoção de medidas legislativas e autorregulatórias que, acima de tudo, pretendam salvaguardar os interesses dos profissionais inscritos na Ordem dos Despachantes Oficiais, em detrimento do interesse público, podendo ser restritivas da concorrência. Essas medidas podem consistir, em particular: na fixação de condições de transação, em particular dos preços, aplicáveis aos serviços disponibilizados pelos despachantes oficiais; no estabelecimento de requisitos de acesso à profissão de despachante oficial, em particular relativos às qualificações académicas e profissionais mínimas necessárias para exercer a mesma, que não sejam devidamente fundamentados e adequados ao objetivo de política pública subjacente; mas também, na determinação de restrições à propriedade, à gestão e à multidisciplinariedade de sociedades de profissionais; e na análise de queixas relativas a serviços prestados apresentadas por consumidores e na decisão sobre as mesmas com base em critérios não objetivos.

A atribuição à Ordem dos Despachantes Oficiais de tarefas no âmbito da representação dos despachantes oficiais perante outros indivíduos e entidades e, também, tarefas no âmbito da regulação da profissão de despachante oficial pode ter como consequências: o aumento significativo dos custos incorridos pelos (potenciais ou efetivos) despachantes oficiais, que são influenciados em larga medida pelos requisitos de acesso à profissão de despachante oficial, como sejam, aquelas que determinam as taxas e características do estágio.

<sup>299</sup> Cf. Decreto-Lei n.º 173/98, cit. *supra*, artigo 3.º.



A introdução de um órgão independente com funções de regulação incentivará uma melhor regulamentação da profissão. Esta solução atenuará o conflito entre alguns interesses da profissão e o interesse público, inerente ao sistema de autorregulamentação, aumentando o bem-estar social.

*Proposta de alteração legislativa e/ou regulamentar*

Propõe-se que o legislador altere o quadro legislativo e regulatório separando a função regulatória da função representativa na Ordem Profissional.

Tal separação envolverá a criação de um órgão independente, que poderá ser externo à Ordem Profissional e por setor de atividade, ou poderá ser criado um órgão dentro da atual Ordem Profissional efetivamente separado dos restantes órgãos da Ordem Profissional.

O órgão independente assumiria a principal regulamentação da profissão, como matérias que dizem respeito ao acesso à profissão.

A direção do órgão regulador seria composta por representantes da própria profissão e de outras pessoas, incluindo indivíduos de alto perfil de outros órgãos reguladores ou organizações, representantes de organizações de consumidores e académicos.

### **Reserva de atividades**

Designam-se por despachantes oficiais os profissionais inscritos na Ordem dos Despachantes Oficiais, nos termos do seu Estatuto, sendo-lhes atribuído, em exclusividade, o uso desse título profissional, bem como o exercício da respetiva profissão<sup>300</sup>.

Nesse contexto, várias normas incluídas nos diplomas Portugueses aplicáveis à profissão de despachante oficial estabelecem que determinadas atividades relacionadas com diversos setores económicos apenas podem ser desenvolvidas por profissionais específicos, e, em particular, por despachantes oficiais.

Os atos próprios dos despachantes oficiais<sup>301</sup> são, entre outros: a representação dos operadores económicos junto da Autoridade Tributária e Aduaneira e demais entidades públicas ou privadas com intervenção, direta ou indireta, no cumprimento das formalidades aduaneiras subjacentes às mercadorias e respetivos meios de transporte; a prática dos atos e demais formalidades previstos na legislação aduaneira, incluindo a apresentação de declarações para atribuição de destinos aduaneiros, declarações com implicações aduaneiras para mercadorias e respetivos meios de transporte e declarações respeitantes a mercadorias sujeitas a impostos especiais sobre o consumo; a elaboração, em nome e mediante solicitação dos operadores económicos, de requerimentos, petições e exposições tendentes a obter regimes simplificados, económicos ou outros, previstos na legislação aduaneira; a apresentação, junto da Autoridade Tributária e Aduaneira e sob qualquer forma permitida por lei, das garantias da dívida aduaneira ou fiscal gerada pelas declarações que submete.

Num contexto em que o acesso à informação e os requisitos fiscais e administrativos são cada vez mais simples e feitos através da internet, o papel do despachante oficial parece poder ser desempenhado por outros profissionais, eventualmente até com uma atividade profissional mais ampla (como transportadores habituados a desalfandegar bens) e, provavelmente, com custos mais baixos.

O Código Aduaneiro da União<sup>302</sup> estabelece que os clientes podem executar atos alfandegários por si mesmos ou indicar um representante aduaneiro, se preferirem. Este representante aduaneiro pode ou não ser um despachante oficial, e tem de ser um “agente económico autorizado”.

Neste contexto, o título protegido com tarefas reservadas afeta negativamente a concorrência na atividade em causa, uma vez que pode levar à diminuição do número de profissionais qualificados que podem oferecer esses serviços, pode reduzir o incentivo para inovar e melhorar os serviços prestados, e pode ainda levar a um aumento dos preços aos consumidores destes serviços.

<sup>300</sup> Cf. Decreto-Lei n.º 173/98, cit. *supra*, artigo 60.º, n.º 1.

<sup>301</sup> Cf. Decreto-Lei n.º 173/98, cit. *supra*, artigo 66.º, artigo 63.º, alínea a) e artigo 94.º, n.º 2.

<sup>302</sup> Cf. Regulamento (UE) n.º 952/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho de 9 de outubro de 2013, que estabelece o Código Aduaneiro da União (reformulação) (JO L 269 de 10.10.2013, p. 1; retificado, JO L 267 de 30.9.2016, p. 3), artigo 18.º, n.º 3.



Propõe-se, por isso, que sejam revistas as atuais atividades reservadas a despachantes oficiais, de forma a abrir o seu exercício a outras profissões. Tal revisão das atuais atividades reservadas a despachantes oficiais poderia conduzir, entre outras iniciativas, a uma avaliação da extensão do risco para o interesse público das restrições atuais para determinar se as restrições deverão permanecer em vigor. Não devendo permanecer em vigor, poderia garantir-se que o representante aduaneiro seja “um agente económico autorizado”, em linha com o Código Aduaneiro da União.

Esta abertura poderá conduzir a maior inovação e diversidade e à cobrança de preços mais competitivos pela prestação de diversos serviços, em benefícios dos clientes.

#### *Proposta de alteração legislativa e/ou regulamentar*

Propõe-se que o legislador, em conjunto com a Ordem dos Despachantes Oficiais, reanalise a atribuição de atividades reservadas a profissionais inscritos nessa Ordem Profissional, no uso de um título profissional obtido após inscrição nessa associação profissional. Em regra, a reserva de atividades deve ser reduzida, em respeito por critérios de necessidade, adequação e proporcionalidade com vista ao cumprimento dos objetivos da regulamentação profissional em causa.

Em geral, as atividades ou tarefas reservadas para categorias específicas de profissionais devem ser abolidas nos casos em que: (i) a proteção é desproporcional em relação ao objetivo de política pública prosseguido, seja porque as atividades ou tarefas podem ser executadas por outros profissionais igualmente bem qualificados ou porque não representam um perigo para a segurança, saúde pública, qualidade do serviço, entre outros; (ii) a proteção é desadequada atento que existe uma excessiva regulamentação da proteção do título profissional; ou (iii) a proteção é desnecessária devido a desenvolvimentos legais, sociais ou profissionais que tornem a restrição obsoleta pelo seu objetivo.

A legislação e regulamentação que elencam atividades reservadas devem ser alteradas para se tornarem mais focadas nos resultados e menos prescritivas. O objetivo deve ser o de garantir que o resultado tenha a qualidade desejada. Isto significará que vários profissionais com qualificações semelhantes, mas não idênticas, devem poder competir pelo mesmo trabalho.

Propõe-se que o legislador avalie a adequação e a necessidade do representante aduaneiro estar obrigatoriamente inscrito na Ordem Profissional como “despachante oficial”, avaliando a adequação e proporcionalidade de ser instituído um procedimento de autorização de “agente económico autorizado”, em linha com o artigo 18.º, n.º 3 do Código Aduaneiro da União Europeia. O Código estabelece que os clientes podem executar atos alfandegários por si mesmos ou indicar um representante aduaneiro, se preferirem. Este representante aduaneiro pode ou não ser um despachante oficial, e tem de ser um “agente económico autorizado”.

#### **Qualificações académicas específicas**

Só podem requerer a inscrição na Ordem dos Despachantes Oficiais, os indivíduos que sejam detentores de licenciatura nas áreas de Economia, Gestão ou Administração de Empresas, Direito, Relações Internacionais, Comércio Internacional, Logística e Aduaneira ou de um grau académico superior estrangeiro numa dessas áreas a que tenha sido conferida equivalência ao grau de licenciado ou que tenha sido reconhecido com o nível deste<sup>303</sup>.

A necessidade dos candidatos se formarem em áreas académicas específicas, consideradas pela Ordem Profissional como adequadas aos conhecimentos necessários ao exercício da profissão, estabelece um requisito que restringe o acesso ao título profissional àqueles que não possuem a formação académica exigida de forma desproporcional.

Embora a titularidade de um diploma universitário não seja algo negativo, exigir obrigatoriamente tal qualificação académica exclui outros profissionais bem qualificados que possam ter a experiência apropriada e as habilidades profissionais para realizar as atividades em questão.

<sup>303</sup> Cf. Decreto-Lei n.º 173/98, cit. *supra*, artigo 60.º, n.º 2, alínea a); Aviso n.º 10774/2016, cit. *supra*, n.º 1; e Regulamento n.º 666/2016, cit. *supra*, artigo 6.º.



Com efeito, em 2015, antes da introdução deste requisito de acesso à profissão nos Estatutos, não era exigido um diploma universitário para aceder à profissão de despachante oficial, e o nível do ensino secundário (12 anos de escolaridade) era considerado adequado e suficiente ao desempenho da profissão.

*Proposta de alteração legislativa e/ou regulamentar*

Propõe-se que o legislador elimine o requisito necessário de titularidade de um diploma universitário para o acesso à profissão de despachante oficial.

### **Exigência de realização de estágio profissional com características específicas**

Só podem requerer a inscrição na Ordem dos Despachantes Oficiais os indivíduos que frequentem o estágio de formação profissional, com a duração de seis meses, e sejam aprovados em exames de avaliação final<sup>304</sup>. As taxas e encargos do estágio são no valor de EUR 3 200<sup>305</sup>.

De notar que a duração do estágio está em linha com a lei-quadro, a Lei n.º 2/2013 (até 18 meses)<sup>306</sup>.

Acresce que o júri do curso de estágio é nomeado pelo Conselho Diretivo da Ordem dos Despachantes Oficiais, sendo composto pelo Bastonário que presidirá, mas também por mais quatro membros efetivos e dois suplentes, membros independentes da associação profissional, designados entre pessoas de reconhecida capacidade e idoneidade no setor aduaneiro<sup>307</sup>.

A existência de um estágio constitui uma barreira à concorrência. Nesse sentido, importa aferir da proporcionalidade das suas características, como sejam a sua duração<sup>308</sup>, o seu objeto, o modelo de avaliação e custos associados, que podem ser desproporcionados e desnecessários para cumprir o seu objetivo.

Estas medidas, se implementadas, poderão levar a uma redução nos custos de oportunidade que o estágio implica, bem como a um aumento da independência e transparência do seu processo de avaliação sem pôr em causa a sua qualidade, tornando o estágio mais atrativo e gerando um maior número de profissionais que estejam habilitados a concorrer no mercado, o que poderá levar a uma descida de preços, em benefício dos consumidores.

*Propostas de alteração legislativa e/ou regulamentar*

Propõe-se que o legislador, em conjunto com a Ordem dos Despachantes Oficiais, reanalise os critérios legais e regulatórios relativos ao estágio, necessário à inscrição como despachante oficial, com o objetivo de certificar que os candidatos adquiriram a formação profissional e ética exigida para o adequado acesso à e ao exercício da profissão.

A reavaliação, pelo legislador, deve garantir: (i) que a formação teórica oferecida durante o estágio seja oferecida, sempre que possível, na opção *e-learning*; (ii) quanto ao custo do estágio, que as taxas sejam determinadas com base em critérios<sup>309</sup> relacionados com a proporcionalidade da taxa em causa face aos custos incorridos com a prestação dos serviços subjacentes, a transparência da taxa em questão e do respetivo método de cálculo.

<sup>304</sup> Cf. Decreto-Lei n.º 173/98, cit. *supra*, artigo 60.º, n.º 2, alínea b, artigo 61.º, n.ºs 1 e 2 e artigo 62.º.

<sup>305</sup> Cf. Aviso n.º 10774/2016, cit. *supra*, n.ºs 2, 5 e 6; e Regulamento n.º 666/2016, cit. *supra*, artigo 2.º, artigo 3.º, n.º 1, artigo 4.º, n.º 2, artigo 5.º, n.º 1, artigo 10.º, artigo 11.º, n.º 1 e artigo 13.º, n.º 1.

<sup>306</sup> Cf. Lei n.º 2/2013, cit. *supra*, artigo 8.º, n.º 2.

<sup>307</sup> Cf. Regulamento n.º 666/2016, cit. *supra*, artigo 11.º.

<sup>308</sup> Cf. Lei n.º 2/2013, cit. *supra*, artigo 8.º, n.º 2, a duração do estágio profissional não deve ser superior a 18 meses.

<sup>309</sup> Cf. Princípios constantes da Lei Geral Tributária (LGT), aprovada pelo Decreto-Lei n.º 398/98, cit. *supra*, artigo 4.º, n.º 2 (Anexo), e da Constituição da República Portuguesa (CRP), aprovada pelo Decreto de 10.04.1976, artigo 266.º, n.º 2.



### **Restrições à propriedade de sociedades de profissionais**

Podem ser sócios das sociedades profissionais de despachantes oficiais: indivíduos que não possuam as qualificações profissionais para o exercício da profissão de despachante oficial, desde que a maioria do capital social com direitos de voto pertença a despachantes oficiais<sup>310</sup>.

Neste modelo de sociedade profissional é imposta uma restrição à propriedade, já que impõe que a maioria do capital social e dos direitos de voto seja reservado a sócios profissionais (despachantes oficiais pessoas individuais ou sociedades de despachantes oficiais). Esta restrição à propriedade de sociedades profissionais encontra-se consagrada, também, na Lei n.º 2/2013<sup>311</sup> e na Lei n.º 53/2015<sup>312</sup>.

Esta restrição à propriedade de sociedades profissionais é uma barreira à concorrência, e tem como principal consequência a diminuição do número de sociedades profissionais despachantes oficiais. Com efeito, tal conduz: a uma diminuição das fontes de investimento aquando da sua constituição ou no decorrer da atividade; a um aumento significativo dos custos operacionais incorridos, pelo custo do capital, em caso de recorrerem a financiamento junto de instituições financeiras; e uma diminuição da propensão das sociedades de profissionais para adotar soluções de negócio inovadoras, dada a similitude das habilitações académicas e profissionais dos indivíduos responsáveis pelas decisões em causa, e, consequentemente, uma limitação das escolhas disponibilizadas aos consumidores, o que tende a dificultar a correspondência entre o tipo de serviços profissionais disponibilizados e o tipo de serviços procurados.

Ao permitir o acesso a mais fontes de capital, a abertura da propriedade e direitos de voto a indivíduos e a entidades externas, permitirá um maior investimento na sociedade, aumentos de escala nas suas operações bem como uma melhor gestão de risco, reduzindo custos operacionais que permitirão a cobrança de menores honorários aos clientes pelos serviços profissionais prestados, para benefício dos clientes, sejam estes empresas ou famílias.

#### *Proposta de alteração legislativa e/ou regulamentar*

Propõe-se que o legislador elimine as normas que restringem, total ou parcialmente, a detenção da propriedade de sociedades de profissionais, permitindo que a detenção da totalidade ou da maioria desse capital social, bem como da maioria dos direitos de voto, possam ser detidos por indivíduos e entidades não profissionais e/ou não registados numa determinada Ordem Profissional.

Profissionais de outras áreas de atividade, bem como indivíduos e entidades investidores, devem poder ser sócios majoritários e deter a maioria do capital social de sociedades de profissionais de despachantes oficiais, separando-se a propriedade da sociedade de profissionais do exercício da atividade.

### **Restrições à gestão e administração de sociedades de profissionais**

Podem ser gerentes ou administradores de uma sociedade profissional de despachantes oficiais pessoas que não possuam as qualificações profissionais para o exercício da profissão de despachante oficial, desde que pelo menos um dos gerentes ou administrador seja despachante oficial com a inscrição em vigor<sup>313</sup>.

Neste modelo de gestão e administração de sociedade profissional é imposta uma restrição, já que impõe que pelo menos um dos gestores seja sócio profissional. Esta restrição à gestão e administração de sociedades profissionais está em linha com aquela que se encontra consagrada, também, na Lei n.º 2/2013 e na Lei n.º 53/2015<sup>314</sup>, que impõe apenas que um dos membros do órgão executivo seja um profissional.

Esta restrição à gestão e administração de sociedades profissionais é uma barreira à concorrência. Uma gestão profissionalizada, e responsável perante os sócios, poderá beneficiar a própria sociedade, dado o maior conhecimento que os gestores poderão ter do mercado, isto é, do tipo de serviços procurados por

<sup>310</sup> Cf. Decreto-Lei n.º 173/98, cit. *supra*, artigo 95.º, n.º 3.

<sup>311</sup> Cf. Lei n.º 2/2013, cit. *supra*, artigo 27.º, n.º 3, a) e artigo 27.º, n.º 4.

<sup>312</sup> Cf. Lei n.º 53/2015, cit. *supra*, artigo 8.º, n.ºs 1, 2 e 3, e artigo 9.º, n.º 2.

<sup>313</sup> Cf. Decreto-Lei n.º 173/98, cit. *supra*, artigo 97.º.

<sup>314</sup> Cf. Lei n.º 53/2015, cit. *supra*, artigo 9.º, n.º 3; Lei n.º 2/2013, cit. *supra*, artigo 27.º, n.º 3, alínea b), e artigo 27.º, n.º 4.



empresas e famílias, bem como das inovações que poderão ser introduzidas na prestação de serviços jurídicos, para benefício dos clientes.

*Proposta de alteração legislativa e/ou regulamentar*

Propõe-se que o legislador elimine as normas que restringem, total ou parcialmente, a gestão e administração de sociedades de profissionais por pessoas que não sejam profissionais inscritos na Ordem Profissional dos Despachantes Oficiais.

Propõe-se a separação entre a propriedade e a gestão e administração de sociedades de profissionais de despachantes oficiais.

Propõe-se que a gestão e administração estejam abertas a indivíduos não-profissionais e com outras profissões.

### **Restrições à multidisciplinaridade em sociedades de profissionais**

O Estatuto da Ordem dos Despachantes Oficiais<sup>315</sup> determina que as sociedades de despachantes oficiais podem exercer atividades que não a atividade principal, nos casos em que as mesmas não sejam incompatíveis com essa atividade e em relação às quais o Estatuto não preveja qualquer impedimento.

Desse modo, a existência de multidisciplinaridade é permitida. Contudo, as incompatibilidades e os impedimentos relativos à profissão de despachante oficial previstos no quadro legislativo e regulamentar aplicável limitam a multidisciplinaridade em sociedades de revisores oficiais de contas.

De acordo com as leis-quadro<sup>316</sup>, a Lei n.º 2/2013 e a Lei n.º 53/2015, podem ser constituídas sociedades de profissionais que tenham por objeto principal o exercício de profissões organizadas numa única associação pública profissional, em conjunto ou em separado com o exercício de outras profissões ou atividades, desde que seja observado o regime de incompatibilidades e impedimentos aplicável.

Essas incompatibilidades e esses impedimentos também afetam negativamente a concorrência, uma vez que podem levar à diminuição do número de entidades que podem desenvolver as atividades em questão de forma conjunta, por exemplo, serviços de despachante oficial e de auditoria.

Incompatibilidades e impedimentos não justificados podem gerar: uma diminuição das fontes de receita que podem ser utilizadas aquando da constituição ou no decorrer da atividade de uma sociedade; uma diminuição da capacidade de recuperar os custos; uma diminuição da capacidade de aproveitar economias de escala e economias de gama e, desse modo, levar a um aumento nos custos; e uma diminuição da capacidade de gerir o risco associado à volatilidade da procura através da disponibilização de outras atividades profissionais.

Tal tem como principais consequências preços menos competitivos e a limitação das escolhas disponibilizadas aos consumidores, o que tende a dificultar a correspondência entre o tipo de serviços profissionais disponibilizados e o tipo de serviços procurados, já que os consumidores podem preferir relacionar-se com apenas um prestador de serviços que disponibilize diversos serviços profissionais.

*Proposta de alteração legislativa e/ou regulamentar*

Propõe-se que o legislador reavalie a proporcionalidade das incompatibilidades e impedimentos existentes, que possa impedir a oferta de atividades multidisciplinares por parte de uma sociedade profissional de despachantes oficiais, considerando o princípio de política pública subjacente. Caso alguma das incompatibilidades ou algum dos impedimentos sejam considerados não proporcionais, deverão ser abolidos.

<sup>315</sup> Cf. Estatuto da Ordem dos Despachantes Oficiais, cit. *supra*, artigo 94.º, n.º 1.

<sup>316</sup> Cf. Lei n.º 53/2015, cit. *supra*, artigo 7.º, n.º 2; Lei n.º 2/2013, cit. *supra*, artigo 27.º, n.º 1, e artigo 27.º, n.º 4.





**Anexo 11: Propostas de alteração do quadro legislativo e regulatório de profissão liberal autorregulada: despachante oficial**

N.º OCDE	N.º e título do ato legislativo	Artigo	Categoria temática	Descrição da restrição à concorrência	Propostas de alteração legislativa e/ou regulatória
01	Decreto-Lei n.º 173/98 (alterado pela Lei n.º 112/2015) "Estatuto da Ordem dos Despachantes Oficiais"	Art. 3º	Regime autorregulatório	Esta norma descreve as atribuições atribuídas à Ordem dos Despachantes Oficiais, incluindo-se funções de representação e funções de regulação, que lhe permitem regular acesso e exercício da profissão, inclusive sobre: i) a elaboração e implementação de regras técnicas, ii) definição de princípios éticos, e deontológicos iii) critérios de estágio, iv) definição de habilitações académicas e v) reconhecimento das qualificações profissionais obtidas fora do território nacional, vi) direito exclusivo na atribuição do título profissional, e vii) exercício de poderes disciplinares.	Propõe-se que o legislador altere o quadro legislativo e regulatório separando a função regulatória da função representativa nas Ordens Profissionais. Tal separação envolverá a criação de um órgão independente, que poderá ser externo à Ordem Profissional e por setor de atividade, ou poderá ser criado um órgão dentro da atual Ordem Profissional, efetivamente separado dos restantes órgãos da Ordem Profissional. O órgão independente assumiria a principal regulamentação da profissão, como matérias que dizem respeito ao acesso à profissão. A direção do órgão regulador seria composta por representantes da própria profissão e de outras pessoas, incluindo indivíduos de alto perfil de outros órgãos reguladores ou organizações, representantes de organizações de consumidores e académicos.
02	Decreto-Lei n.º 173/98 (alterado pela Lei n.º 112/2015) "Estatuto da Ordem dos Despachantes Oficiais"	Art. 60º (1)	Inscrição obrigatória na Ordem Profissional/ Título profissional/ Atividades reservadas	Só podem usar o título de despachante oficial as pessoas inscritas na Ordem, e, como tal, apenas estas podem exercer a atividade de despachante oficial.	Propõe-se que as atividades reservadas da profissão de despachante oficial sejam reavaliadas pelo legislador, em conjunto com as Ordens de Profissionais relevantes, atenta a sua necessidade, adequação e proporcionalidade, no intuito de permitir o exercício daquelas atividades que sejam adequadas pelas demais profissões, nomeadamente, económico-financeiras. Em regra, as atividades apenas devem ser reservadas a determinados profissionais na estrita medida em que tal seja necessário, adequado e proporcional para garantir o nível mínimo de qualidade e segurança dos serviços, propondo-se que sejam abolidas nos casos em que essa proteção é desproporcional em relação ao objetivo de política pública prosseguido, desadequada em virtude de uma excessiva proteção do título profissional, ou desnecessária por se ter tornado obsoleta devido a desenvolvimentos legais sociais ou profissionais.
03	Decreto-Lei n.º 173/98 (alterado pela Lei n.º 112/2015) "Estatuto da Ordem dos Despachantes Oficiais"	Art. 60º (2) (a)	Qualificações Académicas	Só podem requerer a inscrição na Ordem as pessoas que sejam detentoras de licenciatura nas áreas de Economia, Gestão ou Administração de Empresas, Direito, Relações Internacionais, Comércio Internacional, Logística e Aduaneira ou de um grau académico superior estrangeiro numa dessas áreas a que tenha sido conferida equivalência ao grau de licenciado ou que tenha sido reconhecido com o nível deste. Até 2015, não era exigido um diploma universitário para aceder à profissão de despachante oficial, e o nível do ensino secundário (12 anos de escolaridade) era considerado adequado e suficiente ao desempenho da profissão.	Propõe-se a eliminação do requisito necessário de titularidade de um diploma universitário para acesso à profissão de despachante oficial. A exigência de tal qualificação académica exclui outros profissionais igualmente qualificados e com experiência apropriada para a realização das atividades em questão.
04	Decreto-Lei n.º 173/98 (alterado pela Lei n.º 112/2015) "Estatuto da Ordem dos Despachantes Oficiais"	Art. 60º (2) (b); Art. 61º (1) (2); Art. 62º	Estágio profissional	Só podem requerer a inscrição na Ordem as pessoas que frequentem estágio de formação, com a duração de seis meses, e sejam aprovados nos exames de avaliação final. O júri do curso de estágio é nomeado pelo Conselho Diretivo da Ordem dos Despachantes Oficiais e é composto pelo Bastonário que presidirá, e por mais quatro membros efetivos e dois suplentes, designados entre pessoas de reconhecida capacidade e idoneidade no setor aduaneiro. Este júri é responsável por elaborar e avaliar os exames finais. (ver Regulamento n.º 666/2016).	Propõe-se que a formação teórica do estágio profissional disponibilize a opção de <i>e-learning</i> . Isso poderia levar a uma redução nas taxas e encargos do estágio, bem como reduzir os custos de oportunidade da necessidade de participar presencialmente nesses cursos de formação.
05	Decreto-Lei n.º 173/98 (alterado pela Lei n.º 112/2015) "Estatuto da Ordem dos Despachantes Oficiais"	Art. 63º (a); Art. 66º; Art. 94º (2)	Atividades reservadas	O Art. 66º define os atos próprios dos despachantes oficiais, que são: (1) (a) a representação dos operadores económicos junto da Autoridade Tributária e Aduaneira e demais entidades públicas ou privadas com intervenção, direta ou indireta, no cumprimento das formalidades aduaneiras subjacentes às mercadorias e respetivos meios de transporte; (b) a prática dos atos e demais formalidades previstos na legislação aduaneira, incluindo a apresentação de declarações para atribuição de destinos aduaneiros, declarações com implicações aduaneiras para mercadorias e respetivos meios de transporte e declarações respeitantes a mercadorias sujeitas a impostos especiais sobre o consumo; (2) (a) a elaboração, em nome e mediante solicitação dos operadores económicos, de requerimentos, petições e exposições tendentes a obter regimes simplificados, económicos ou outros, previstos na legislação aduaneira; (b) a apresentação, junto da Autoridade Tributária e Aduaneira e sob qualquer forma permitida por lei, das garantias da dívida aduaneira ou fiscal gerada pelas declarações que submete. Os Arts. 63º (a) e 94º (2) referem-se à prática exclusiva destes atos pelos despachantes oficiais.	Propõe-se que o legislador avalie a adequação e a necessidade do representante aduaneiro estar obrigatoriamente inscrito na Ordem Profissional como "despachante oficial", avaliando a adequação e proporcionalidade de se instituir um procedimento de autorização de "agente económico autorizado", em linha com o artigo 18.º, n.º 3 do Código Aduaneiro da União Europeia. O Código estabelece que os clientes podem executar atos alfandegários por si mesmos ou indicar um representante aduaneiro, se preferirem. Este representante aduaneiro pode ou não ser um despachante oficial, e tem de ser um "agente económico autorizado".
06	Decreto-Lei n.º 173/98	Art. 67º (1); Art. 67º (5)	Requisitos financeiros mínimos	O despachante oficial, para exercer a sua profissão, deve prestar os seguintes requisitos financeiros mínimos:	Propõe-se que o legislador reanalise a adequação, necessidade e proporcionalidade dos requisitos de capacidade financeira para o exercício da profissão de despachante oficial.



N.º OCDE	N.º e título do ato legislativo	Artigo	Categoria temática	Descrição da restrição à concorrência	Propostas de alteração legislativa e/ou regulatória
	(alterado pela Lei n.º 112/2015) "Estatuto da Ordem dos Despachantes Oficiais"			i) Caução por depósito, fiança bancária ou seguro-caução no valor de EUR 49 879,79, que serve de garantia ao Estado e aos restantes lesados, se os houver; ii) Seguro de responsabilidade civil profissional destinado a cobrir todos os riscos que possam resultar da mesma, cujo montante mínimo não pode ser inferior EUR 50 000.	Propõe-se que os Estatutos sejam alterados no sentido de apenas ser exigido um requisito financeiro, de forma a assegurar a capacidade financeira e a responsabilidade civil. Tal permitiria aos despachantes oficiais cobrir os riscos da sua atividade através de um único instrumento financeiro. Propõe-se que os valores mínimos para a capacidade financeira sejam reavaliados para determinar se são mais altos do que o necessário, dado o nível de risco da atividade dos despachantes oficiais. Se assim for, o montante exigido deve ser inferior ao montante atual de EUR 49 879,79/EUR 50 000 para um valor mais adequado.
07	Decreto-Lei n.º 173/98 (alterado pela Lei n.º 112/2015) "Estatuto da Ordem dos Despachantes Oficiais"	Art. 95º (3)	Propriedade/ Sociedade em sociedades profissionais	Podem ser sócios das sociedades profissionais de despachantes oficiais pessoas que não possuam as qualificações profissionais para o exercício da profissão de despachante oficial, desde que a maioria do capital social com direito a voto pertença a despachantes oficiais.	Propõe-se que seja permitido que profissionais de outras áreas de atividade e investidores não-profissionais possam deter a maioria do capital social de uma sociedade destes profissionais, juntamente com a maioria dos direitos de voto.
08	Decreto-Lei n.º 173/98 (alterado pela Lei n.º 112/2015) "Estatuto da Ordem dos Despachantes Oficiais"	Art. 97º	Gestão e administração de sociedades profissionais	Podem ser gerentes ou administradores da sociedade pessoas que não possuam as qualificações profissionais para o exercício da profissão de despachante oficial, desde que pelo menos um dos gerentes ou administrador seja despachante oficial com a sua inscrição na Ordem em vigor.	Propõe-se que o legislador revogue as disposições que limitam a escolha dos membros do órgão executivo das sociedades destes profissionais, em particular, impondo que os mesmos, ou algum dos mesmos, seja(m) membro(s) da ordem profissional dos despachantes oficiais
09	Decreto-Lei n.º 173/98 (alterado pela Lei n.º 112/2015) "Estatuto da Ordem dos Despachantes Oficiais"	Art. 94º (1)	Multidisciplinaridade e em sociedades profissionais	Esta norma permite a multidisciplinaridade desde que as sociedades profissionais de despachantes oficiais tenham como objeto principal o exercício da atividade permitida a estes profissionais, podendo desenvolvê-la a título exclusivo ou em conjunto com o exercício de outras atividades profissionais, desde que, neste último caso, seja observado o regime de incompatibilidades e impedimentos.	Propõe-se que o legislador reavalie e redesenhe o existente regime de multidisciplinaridade, tendo em conta o requisito de proporcionalidade desses impedimentos e incompatibilidades no exercício da profissão autorregulada de despachante oficial que possam obstar à disponibilização de atividades multidisciplinares dentro de uma mesma sociedade profissional.
10	Aviso n.º 10774/2016 "Requisitos para o Estágio Profissional de Acesso a Despachante Oficial"	N.º 1	Qualificações Académicas	Podem requerer a sua frequência no Estágio, sem prejuízo das incompatibilidades previstas na Lei, as pessoas que sejam detentoras de licenciatura nas áreas de Economia, Gestão ou Administração de Empresas, Direito, Relações Internacionais, Comércio Internacional, Logística e Aduaneira, ou de um grau académico superior estrangeiro numa dessas áreas, a que tenha sido conferida equivalência ao grau de licenciado ou que tenha sido reconhecido com nível deste.	Propõe-se a eliminação do requisito de titularidade de diploma universitário (licenciatura) para acesso à profissão de despachante oficial.
11	Aviso n.º 10774/2016 "Requisitos para o Estágio Profissional de Acesso a Despachante Oficial"	N.º 2; N.º 5; N.º 6	Estágio profissional	O acesso à profissão de despachante oficial depende de conclusão de estágio, com a duração de seis meses, e que inclui matérias teóricas e práticas. Candidatos podem ou não ser aceites para se inscreverem no estágio. Esta decisão é tomada por uma comissão presidida pelo Bastonário da Ordem Profissional e inclui outros membros de reconhecido mérito que podem ser externos à ordem profissional. Essa comissão é também responsável por elaborar e avaliar os exames finais. As taxas e encargos do estágio são no valor de EUR 3 200.	Sem proposta relativamente à duração do estágio. No entanto, propõe-se que as matérias que fazem parte da formação académica do estágio não se repitam na formação teórica oferecida durante o estágio. Propõe-se que a parte teórica do estágio profissional esteja disponível na opção de <i>e-learning</i> . Sem proposta relativamente à avaliação final do estágio de despachantes oficiais, que já é realizada por um órgão que inclui membros da ordem profissional e outros profissionais de reconhecida capacidade e idoneidade. Propõe-se que todas as taxas e encargos do estágio profissional sejam proporcionais e reflitam os verdadeiros custos de organização e disponibilização dos estágios, seguindo critérios claros e transparentes que sejam tornados públicos pela ordem profissional.
12	Regulamento n.º 666/2016 "Regulamento do Estágio Profissional de Acesso a Despachante Oficial"	Art. 6º; Art. 11º	Qualificações Académicas	Podem solicitar a frequência no estágio as pessoas que sejam detentoras de licenciaturas nas áreas de Economia, Gestão ou Administração de Empresas, Direito, Relações Internacionais, Comércio Internacional, Logística e Aduaneira, ou de um grau académico superior estrangeiro numa dessas áreas, a que tenha sido conferida equivalência ao grau de licenciatura ou que tenha sido reconhecido com o nível deste.	Propõe-se a eliminação do requisito de titularidade de diploma universitário (licenciatura) para acesso à profissão de despachante oficial.
13	Regulamento n.º 666/2016 "Regulamento do Estágio Profissional de Acesso a Despachante Oficial"	Art. 2º; Art. 3º (1); Art. 4º (2); Art. 5º (1); Art. 10º; Art. 11º (1); Art. 13º (1)	Estágio profissional	O acesso à profissão de despachante oficial depende de conclusão de estágio, com a duração de seis meses e que inclui matérias teóricas e práticas. Os candidatos podem ou não ser aceites no estágio. Esta decisão é tomada por uma comissão presidida pelo Bastonário da Ordem Profissional e inclui outros membros de reconhecido mérito que podem ser externos à ordem profissional. Essa comissão é também responsável por elaborar e avaliar os exames finais. As taxas e encargos do estágio são no valor de EUR 3 200.	Sem proposta relativamente à duração do estágio. No entanto, propõe-se que as matérias que fazem parte da formação académica do estágio não se repitam na formação teórica oferecida durante o estágio. Propõe-se que a parte teórica do estágio profissional esteja disponível na opção de <i>e-learning</i> . Sem proposta relativamente à avaliação final do estágio de despachantes oficiais que já é realizada por um órgão que inclui membros da ordem profissional e outros profissionais de reconhecida capacidade e idoneidade. Propõe-se que as taxas e encargos do estágio profissional sejam proporcionais e reflitam verdadeiros custos de organização e disponibilização dos estágios, seguindo critérios claros e transparentes que sejam tornados públicos pela ordem profissional.



#### II.7.4. Economistas

Em Portugal, os economistas podem, se assim o desejarem, inscrever-se na Ordem dos Economistas para exercer a sua profissão. De acordo com os seus Estatutos, a Ordem dos Economistas concede o título de economista profissional, regulamenta o acesso e o exercício da profissão de economista em Portugal, representa e protege os interesses dessa profissão e os direitos e interesses de seus membros relacionados ao exercício de suas atividades profissionais e exerce autoridade disciplinar sobre os seus membros.

A regulamentação aplicável à profissão de economista não prevê nenhuma atividade exclusiva reservada aos indivíduos registrados na Ordem dos Economistas. O título profissional de economista simplesmente evita que os indivíduos que não são registrados na associação profissional se refiram profissionalmente como economistas, não os impedindo de realizar qualquer tarefa específica.

##### **Diplomas legais objeto de propostas de alteração legislativa e/ou regulamentar específicas (Cf. Anexo 12)**

- Decreto-Lei n.º 174/98, de 27 de junho, alterado pela Lei n.º 101/2015, de 4 de junho, que transforma a APEC - Associação Portuguesa de Economistas, associação de direito privado, em Ordem dos Economistas, associação profissional de direito público, e aprova o respetivo Estatuto da Ordem dos Economistas.

##### **Propostas-chave de alteração legislativa e/ou regulamentar**

##### **Funções de autorregulação da Ordem de Profissionais**

O Estatuto da Ordem dos Economistas<sup>317</sup> determina que essa Ordem de Profissionais, no exercício dos seus poderes públicos, desempenha os seguintes dois tipos de funções: a representação dos economistas perante outros indivíduos e entidades; e a regulação da profissão de economista.

Consequentemente, para os licenciados em Economia que pretendam referir-se profissionalmente como economistas, exibindo o título profissional ou, caso em que seja necessário, para o exercício da profissão, o registo na Ordem Profissional, estes deverão submeter-se à regulação da Ordem, efetuada pelos pares, uma vez que os órgãos dirigentes da Ordem dos Economistas são compostos exclusivamente por membros da Ordem.

Tal situação pode levar à adoção de medidas legislativas e autorregulatórias que, acima de tudo, pretendam salvaguardar os interesses dos economistas inscritos na Ordem dos Economistas, em detrimento do interesse público, podendo, inclusive, ser restritivas da concorrência. Essas medidas podem consistir, em particular: na fixação de condições de transação, em particular dos preços, aplicáveis aos serviços disponibilizados pelos economistas; no estabelecimento de requisitos de acesso à profissão de economista, em particular relativos às qualificações académicas e profissionais mínimas necessárias para exercer a mesma, que não sejam devidamente fundamentados e adequados ao objetivo de política pública subjacente; mas também, na determinação de restrições à propriedade, à gestão e à multidisciplinariedade de sociedade de profissionais; e na análise de queixas relativas a serviços prestados por economistas apresentadas por consumidores e na decisão sobre as mesmas com base em critérios não objetivos.

A atribuição à Ordem dos Economistas de tarefas no âmbito da representação dos economistas perante outros indivíduos e entidades e, também, tarefas no âmbito da regulação da profissão de economista pode ter como consequências: o aumento significativo dos custos incorridos pelos (potenciais ou efetivos) economistas, que são influenciados em larga medida pelos requisitos de acesso à profissão de economista.

A introdução de um órgão independente com funções de regulação incentivará uma melhor regulamentação da profissão. Esta solução atenuará o conflito entre alguns interesses da profissão e o interesse público, inerente no sistema de autorregulamentação, aumentando o bem-estar social.

<sup>317</sup> Cf. Decreto-Lei n.º 174/98, cit. *supra*, artigo 3.º.



*Proposta de alteração legislativa e/ou regulamentar*

Propõe-se que o legislador altere o quadro legislativo e regulatório separando a função regulatória da função representativa na Ordem Profissional.

Tal separação envolverá a criação de um órgão independente, que poderá ser externo à Ordem Profissional e por setor de atividade, ou poderá ser criado um órgão dentro da atual Ordem Profissional efetivamente separado dos restantes órgãos da Ordem Profissional.

O órgão independente assumiria a principal regulamentação da profissão, como matérias que dizem respeito ao acesso à profissão.

A direção do órgão regulador seria composta por representantes da própria profissão e de outras pessoas, incluindo indivíduos de alto perfil de outros órgãos reguladores ou organizações, representantes de organizações de consumidores e académicos.

### **Restrições à propriedade de sociedades de profissionais**

A maioria do capital social com direitos de voto de sociedades profissionais de economistas deve pertencer: a estes profissionais que estejam estabelecidos em território nacional; as sociedades de economistas constituídas ao abrigo do direito nacional; ou a outras formas de organização associativa de profissionais equiparados, constituídas noutro Estado membro da União Europeia ou do Espaço Económico Europeu, inscritas na Ordem, cujo capital e direitos de voto caibam maioritariamente aos profissionais em causa, previamente inscritas na Ordem.<sup>318</sup>

Neste modelo de sociedade profissional é imposta uma restrição à propriedade, já que impõe que a maioria do capital social e dos direitos de voto seja reservado a sócios profissionais (economistas pessoas individuais ou sociedades de economistas). Esta restrição à propriedade de sociedades profissionais encontra-se consagrada, também, na Lei n.º 2/2013<sup>319</sup> e na Lei n.º 53/2015<sup>320</sup>.

Esta restrição à propriedade de sociedades profissionais é uma barreira à concorrência, e tem como principal consequência a diminuição do número de sociedades profissionais de economistas. Com efeito, tal conduz: a uma diminuição das fontes de investimento aquando da sua constituição ou no decorrer da atividade; a um aumento significativo dos custos operacionais incorridos, pelo custo do capital, em caso de recorrerem a financiamento junto de instituições financeiras; e uma diminuição da propensão das sociedades de profissionais para adotar soluções de negócio inovadoras, dada a similitude das habilitações académicas e profissionais dos indivíduos responsáveis pelas decisões em causa, e, conseqüentemente, uma limitação das escolhas disponibilizadas aos consumidores, o que tende a dificultar a correspondência entre o tipo de serviços profissionais disponibilizados e o tipo de serviços procurados.

Ao permitir o acesso a mais fontes de capital, a abertura da propriedade e direitos de voto a indivíduos e a entidades externas permitirá um maior investimento na sociedade, aumentos de escala nas suas operações bem como uma melhor gestão de risco, reduzindo custos operacionais que permitirão a cobrança de honorários mais competitivos aos clientes pelos serviços profissionais prestados.

*Proposta de alteração legislativa e/ou regulamentar*

Propõe-se que o legislador elimine as normas que restringem, total ou parcialmente, a detenção da propriedade de sociedades de profissionais, permitindo que a detenção da totalidade ou da maioria desse capital social, bem como da maioria dos direitos de voto, possam ser detidos por indivíduos e entidades não profissionais e/ou não registados numa determinada Ordem Profissional.

Profissionais de outras áreas de atividade, bem como indivíduos e entidades investidores, devem poder ser sócios maioritários e deter a maioria do capital social de sociedades de profissionais de economistas, separando-se a propriedade da sociedade de profissionais do exercício da atividade.

<sup>318</sup> Cf. Decreto-Lei n.º 174/98, cit. *supra*, artigo 12.º, n.ºs 1, 2, 3, 4 e 9 e artigo 13.º, n.ºs 1 e 2.

<sup>319</sup> Cf. Lei n.º 2/2013, cit. *supra*, artigo 27.º, n.º 3, a) e artigo 27.º, n.º 4.

<sup>320</sup> Cf. Lei n.º 53/2015, cit. *supra*, artigo 8.º, n.ºs 1, 2 e 3, e artigo 9.º, n.º 2.



### Restrições à gestão e administração de sociedades de profissionais

No caso de sociedades profissionais de economistas, todos os membros da administração devem ser economistas.<sup>321</sup>

Neste modelo de gestão e administração de sociedade profissional é imposta uma restrição total, já que impõe que a totalidade dos gestores seja reservada a sócios profissionais. Esta restrição à gestão e administração de sociedades profissionais é mais restritiva do que aquela que se encontra consagrada, também, na Lei n.º 2/2013 e na Lei n.º 53/2015<sup>322</sup>, que impõe apenas que um dos membros do órgão executivo seja um profissional. Os critérios para outras formas de sociedades profissionais afins estabelecidas noutros Estados-Membros da UE/EEE, com título profissional, parecem menos excessivos, necessitando apenas de assegurar que pelo menos um gestor ou administrador seja um profissional<sup>323</sup>.

Esta restrição à gestão e administração de sociedades profissionais é uma barreira à concorrência. Uma gestão profissionalizada poderá beneficiar a própria sociedade, dado o maior conhecimento que os gestores poderão ter do mercado, isto é, do tipo de serviços procurados por empresas e famílias, bem como das inovações que poderão ser introduzidas na prestação de serviços jurídicos, para benefício dos clientes.

#### *Proposta de alteração legislativa e/ou regulamentar*

Propõe-se que o legislador elimine as normas que restringem, total ou parcialmente, a gestão e administração de sociedades de profissionais por pessoas que não sejam profissionais inscritos numa determinada Ordem Profissional.

Propõe-se a separação entre a propriedade e a gestão e administração de sociedades de profissionais de economistas. Propõe-se que a gestão e administração estejam abertas a indivíduos não-profissionais e com outras profissões.

### Restrições à multidisciplinaridade em sociedades de profissionais

O Estatuto da Ordem dos Economistas<sup>324</sup> determina que as sociedades de economistas podem exercer atividades que não a atividade principal, nos casos em que as mesmas não sejam incompatíveis com essa atividade e em relação às quais o Estatuto não preveja qualquer impedimento.

Desse modo, a existência de multidisciplinaridade é permitida. Contudo, as incompatibilidades e os impedimentos relativos à profissão de economista previstos no quadro legislativo e regulamentar aplicável limitam a multidisciplinaridade em sociedades de economistas.

De acordo com as leis-quadro<sup>325</sup>, a Lei n.º 2/2013 e a Lei n.º 53/2015, podem ser constituídas sociedades de profissionais que tenham por objeto principal o exercício de profissões organizadas numa única associação pública profissional, em conjunto ou em separado com o exercício de outras profissões ou atividades, desde que seja observado o regime de incompatibilidades e impedimentos aplicável.

Essas incompatibilidades e esses impedimentos são suscetíveis de afetar negativamente a concorrência, uma vez que podem levar à diminuição do número de entidades que podem desenvolver as atividades em questão de forma conjunta, por exemplo, serviços jurídicos e de economia.

Incompatibilidades e impedimentos não justificados podem gerar: uma diminuição das fontes de receita que podem ser utilizadas aquando da constituição ou no decorrer da atividade de uma sociedade; uma diminuição da capacidade de recuperar os custos; uma diminuição da capacidade de aproveitar economias de escala e economias de gama e, desse modo, levar a um aumento nos custos; e uma diminuição da capacidade de gerir o risco associado à volatilidade da procura através da disponibilização de outras atividades profissionais.

<sup>321</sup> Cf. Decreto-Lei n.º 174/98, cit. *supra*, artigo 12.º, n.º 6 e artigo 13.º, n.º 1.

<sup>322</sup> Cf. Lei n.º 53/2015, cit. *supra*, artigo 9.º, n.º 3; Lei n.º 2/2013, cit. *supra*, artigo 27.º, n.º 3, alínea b), e artigo 27.º, n.º 4.

<sup>323</sup> Cf. Decreto-Lei n.º 174/98, cit. *supra*, artigo 12.º, n.º 6 e artigo 13.º, n.º 1.

<sup>324</sup> Cf. Decreto-Lei n.º 174/98, cit. *supra*, artigo 12.º, n.º 7.

<sup>325</sup> Cf. Lei n.º 53/2015, cit. *supra*, artigo 7.º, n.º 2; Lei n.º 2/2013, cit. *supra*, artigo 27.º, n.º 1, e artigo 27.º, n.º 4.



Tal tem como principais consequências o aumento dos preços aplicáveis às atividades em causa e a limitação das escolhas disponibilizadas aos consumidores, o que tende a dificultar a correspondência entre o tipo de serviços profissionais disponibilizados e o tipo de serviços procurados, já que os consumidores podem preferir relacionar-se com apenas um prestador de serviços (que disponibilize diversos serviços profissionais), em detrimento de lidar com vários prestadores de serviços (cada um dos quais que disponibilize um determinado tipo de serviços profissionais).

*Proposta de alteração legislativa e/ou regulamentar*

Propõe-se que o legislador reavalie a proporcionalidade das incompatibilidades e impedimentos existentes, que possa impedir a oferta de atividades multidisciplinares por parte de uma sociedade profissional de economistas, considerando o princípio de política pública subjacente. Caso alguma das incompatibilidades ou algum dos impedimentos seja considerado não proporcional, deverão ser abolidos.



**Anexo 12: Propostas de alteração do quadro legislativo e regulatório de profissão liberal autorregulada: economista**

N.º OCDE	N.º e título do ato legislativo	Artigo	Categoria temática	Descrição da restrição à concorrência	Propostas de alteração legislativa e/ou regulatória
01	Decreto-Lei n.º 174/98 (alterado pela Lei n.º 101/2015) "Estatuto da Ordem dos Economistas"	Art. 3º	Regime autorregulatório	Esta norma descreve as atribuições da Ordem dos Economistas, incluindo-se funções de representatividade e funções de regulação, que lhe permitem regular o acesso e exercício da profissão. Entre outras atribuições, destacam-se: i) a elaboração e implementação de regras técnicas, ii) a definição de princípios éticos e deontológicos, iii) a definição de critérios de estágio, iv) a definição de habilitações académicas e v) o reconhecimento das qualificações profissionais obtidas fora do território nacional, vi) o direito exclusivo na atribuição do título profissional, e vii) o exercício de poderes disciplinares sobre os seus membros.	Propõe-se que o legislador altere o quadro legislativo e regulatório separando a função regulatória da função representativa nas Ordens Profissionais. Tal separação envolverá a criação de um órgão independente, que poderá ser externo à Ordem Profissional e por setor de atividade, ou poderá ser criado um órgão dentro da atual Ordem Profissional, efetivamente separado dos restantes órgãos da Ordem Profissional. O órgão independente assumiria a principal regulamentação da profissão, como matérias que dizem respeito ao acesso à profissão. A direção do órgão regulador seria composta por representantes da própria profissão e de outras pessoas, incluindo indivíduos de alto perfil de outros órgãos reguladores ou organizações, representantes de organizações de consumidores e académicos.
05	Decreto-Lei n.º 174/98 (alterado pela Lei n.º 101/2015) "Estatuto da Ordem dos Economistas"	Art. 12º (1) (2) (3) (4) (9); Art. 13º (1) (2)	Propriedade/ Sociedade em sociedades profissionais	A maioria do capital social com direito de voto de sociedades profissionais de economistas deve pertencer a estes profissionais, quer estejam estabelecidos em território nacional, quer a sociedades de economistas constituídas ao abrigo do direito nacional, ou a outras formas de organização associativa de profissionais equiparadas, constituídas noutro Estado-Membro da União Europeia ou do Espaço Económico Europeu, inscritas na Ordem.	Propõe-se que profissionais de outras áreas de atividade e investidores não profissionais possam partilhar, com estes profissionais, a propriedade/sociedade das sociedades profissionais de economistas. Propõe-se que seja permitido que profissionais de outras áreas de atividade e investidores não profissionais possam deter a maioria do capital social de uma sociedade de economistas, juntamente com a maioria dos direitos de voto.
06	Decreto-Lei n.º 174/98, (alterado pela Lei n.º 101/2015) "Estatuto da Ordem dos Economistas"	Art. 12º (6); Art. 13º (1)	Gestão e administração de sociedades profissionais	É exigido que todos os membros do órgão executivo das sociedades profissionais de economistas constituídos por lei nacional estejam inscritos da Ordem Profissional. Os critérios para outras formas de sociedades profissionais afins estabelecidas noutros Estados-Membros da UE/EEE, com título profissional, são menos exigentes, necessitando apenas de assegurar que pelo menos um gestor ou administrador seja um profissional economista.	Propõe-se que o legislador revogue as disposições que limitam a escolha dos membros do órgão executivo das sociedades destes profissionais, em particular, impondo que os mesmos ou algum dos mesmos, seja(m) membro(s) da ordem profissional dos economistas.
07	Decreto-Lei n.º 174/98 (alterado pela Lei n.º 101/2015) "Estatuto da Ordem dos Economistas"	Art. 12º (7)	Multidisciplinaridade e em sociedades profissionais	Esta norma permite sociedades profissionais multidisciplinares, desde que o principal objeto social seja o exercício de uma atividade que se enquadre na Ordem dos Economistas. As sociedades de economistas podem ainda desenvolver quaisquer outras atividades que não sejam incompatíveis com a atividade de economista, nem em relação às quais se verifique impedimento, não estando essas atividades sujeitas ao controlo da Ordem.	Propõe-se que o legislador reavalie o regime da multidisciplinaridade, tendo em conta a proporcionalidade da lista de impedimentos e de incompatibilidades no exercício da profissão autorregulada de economista que possam obstar à disponibilização de atividades multidisciplinares dentro da mesma sociedade profissional.



## **II.8. Propostas de alteração do quadro legislativo e regulatório de profissões liberais autorreguladas: profissões de saúde**

Em Portugal, as profissões de saúde autorreguladas incluem as profissões de biólogo, dentista, enfermeiro, farmacêutico, médico, nutricionista, psicólogo e veterinário. O presente relatório aborda as profissões de nutricionista e de farmacêutico, que são representadas, respetivamente, pela Ordem dos Nutricionistas e pela Ordem dos Farmacêuticos.

Os principais diplomas que regulam essas duas profissões são os seguintes: à semelhança das restantes profissões liberais autorreguladas, a Lei n.º 2/2013 e a Lei n.º 53/2015; e, de forma mais específica, o Estatuto da Ordem dos Nutricionistas, no caso da profissão de nutricionista, e o Estatuto da Ordem dos Farmacêuticos, no caso da profissão de farmacêutico. Nesse contexto, é, ainda, de destacar a Proposta de Lei n.º 34/XIII<sup>326</sup>, que define e regula os atos dos profissionais de saúde (incluindo dos nutricionistas e farmacêuticos), que foi analisada no âmbito do Projeto “*OECD Competition Assessment Reviews: Portugal*”, apesar de ainda não ter sido adotada, encontrando-se em discussão na Assembleia da República.

O Projeto analisou 45 diplomas Portugueses aplicáveis às profissões de nutricionista e farmacêutico e considerou que 37 das normas incluídas potencialmente prejudicariam a concorrência nas profissões em causa, tendo efetuado 35 recomendações nesse âmbito.

É de realçar que várias dessas barreiras à concorrência (como as que se prendem com a função de autorregulação da Ordem de Profissionais, a exigência de título profissional, a reserva de atividades, a exigência de qualificações académicas específicas, a exigência de realização de estágio profissional com características específicas, restrições à propriedade, à gestão e à administração de sociedades de profissionais e à multidisciplinaridade nas mesmas) são comuns às duas profissões em causa, pelo que as respetivas recomendações são idênticas entre essas profissões.

O Projeto, por falta de dados estatísticos relativos exclusivamente às profissões de nutricionista e farmacêutico, não estimou o impacto que a implementação completa de todas as recomendações geraria no excedente do consumidor, em resultado da melhoria do contexto operacional das profissões de nutricionista e farmacêutico em Portugal e da conseqüente diminuição dos preços praticados.

O presente capítulo tem como objetivo a apresentação de propostas específicas de alteração do quadro legislativo e regulatório Português aplicável às profissões de nutricionista e farmacêutico baseadas nas recomendações efetuadas pelo Projeto. Essas propostas encontram-se agrupadas nas seguintes matérias: (i) profissão de nutricionista, objeto do capítulo II.8.1; e (ii) profissão de farmacêutico, objeto do capítulo II.8.2.

---

<sup>326</sup> Aprovada, em 15.09.2016, pelo Conselho de Ministros.





### II.8.1. Nutricionistas

A Ordem dos Nutricionistas foi criada pela Lei n.º 51/2010 com a missão de regular o acesso à e o exercício da profissão de nutricionista, elaborar normas técnicas e éticas aplicáveis a essa profissão, assegurar o cumprimento do quadro legislativo e regulatório aplicável à mesma e exercer poder disciplinar sobre os seus membros.

O Estatuto da Ordem dos Nutricionistas<sup>327</sup> regula tanto a profissão de nutricionista como a profissão de dietista. Historicamente essas duas profissões eram distintas uma da outra. Contudo, a profissão de dietista foi integrada na alçada da Ordem dos Nutricionistas e o título profissional de nutricionista passou a ser atribuído, também, a dietistas.

Em 15.09.2017, 3.748 nutricionistas encontravam-se inscritos na Ordem dos Nutricionistas<sup>328</sup>.

#### Diplomas legais objeto de propostas de alteração legislativa e regulamentar específicas (Cf. Anexo 13)

- Lei n.º 51/2010, de 14 de dezembro, alterada pela Lei n.º 126/2015, de 3 de setembro, que cria a Ordem dos Nutricionistas e aprova o seu Estatuto;
- Decreto-Lei n.º 238/2015, de 14 de outubro, que estabelece o regime jurídico das práticas de publicidade em saúde;
- Regulamento n.º 484/2017, de 12 de setembro, que aprova o Regulamento de Estágios Profissionais e de Provas de Habilitação Profissional da Ordem dos Nutricionistas;
- Regulamento n.º 587/2016, de 14 de junho, que aprova o Código Deontológico da Ordem dos Nutricionistas;
- Regulamento n.º 308/2016, de 23 de março, que aprova o Regulamento de Inscrição da Ordem dos Nutricionistas;
- Proposta de Lei n.º 34/XIII, em discussão na Assembleia da República, que define e regula os atos dos profissionais de saúde (biólogo, enfermeiro, farmacêutico, médico, médico dentista, nutricionista e psicólogo).

#### Propostas-chave de alteração legislativa e/ou regulamentar

176

#### Funções de autorregulação da Ordem de Profissionais

O Estatuto da Ordem dos Nutricionistas<sup>329</sup> determina que essa Ordem de Profissionais, no exercício dos seus poderes públicos, desempenha os seguintes dois tipos de funções: no âmbito da representação dos nutricionistas perante outros indivíduos e entidades; e no âmbito da regulação da profissão de nutricionista.

Consequentemente, a profissão de nutricionista, em particular o acesso à mesma e o respetivo exercício, é regulada pelos Estatutos, aprovados pelo legislador, e por regulamentos adotados pela Ordem, em função dos poderes atribuídos pelo legislador. A sua implementação é feita pelos próprios profissionais em causa, uma vez que os órgãos dirigentes da Ordem dos Nutricionistas são compostos exclusivamente por membros da Ordem.

O exercício da profissão de nutricionista exige qualificações académicas e profissionais com um elevado grau de especificidade. O Estado e a sociedade reconhecem que são os próprios profissionais que detêm conhecimentos fundamentais para a identificação e a avaliação dos modelos alternativos de regulação da respetiva profissão e para a decisão sobre qual deve ser implementado, tomando em consideração as necessidades dos nutricionistas e, também, as necessidades dos consumidores.

Contudo, esta situação pode levar à adoção de medidas legislativas e autorregulatórias que, acima de tudo, pretendam salvaguardar os interesses dos nutricionistas inscritos na Ordem dos Nutricionistas, em detrimento do interesse público, podendo, inclusive, ser restritivas da concorrência. Essas medidas podem consistir, em particular: na fixação de condições de transação, em particular dos preços, aplicáveis aos

<sup>327</sup> Cf. Lei n.º 51/2010, de 14 de dezembro, alterada pela Lei n.º 126/2015, de 3 de setembro, que cria a Ordem dos Nutricionistas e aprova o seu Estatuto.

<sup>328</sup> Fonte: Ordem dos Nutricionistas (comunicação de 15.09.2017).

<sup>329</sup> Cf. Estatuto da Ordem dos Nutricionistas, cit. *supra*, artigo 4.º.



serviços disponibilizados pelos nutricionistas; no estabelecimento de requisitos de acesso à profissão de nutricionista, em particular relativos às qualificações académicas e profissionais mínimas necessárias para exercer a mesma, que não sejam devidamente fundamentados e adequados ao objetivo de política pública subjacente; mas também, na determinação de restrições à propriedade, à gestão e à multidisciplinaridade de sociedades de profissionais; e na análise de queixas relativas a serviços prestados por nutricionistas apresentadas por consumidores e na decisão sobre as mesmas com base em critérios não objetivos.

A atribuição à Ordem dos Nutricionistas de atribuições no âmbito da regulação da profissão de nutricionista pode ter como consequências: o aumento significativo dos custos incorridos pelos (potenciais ou efetivos) nutricionistas, que são influenciados em larga medida pelos requisitos de acesso à profissão de nutricionista; como sejam aqueles que se prendem com a determinação de taxas e características do estágio.

A introdução de um órgão independente com funções de regulação incentivará uma melhor regulamentação da profissão. Esta solução atenuará o conflito entre alguns interesses da profissão e o interesse público, inerente no sistema de autorregulamentação, aumentando o bem-estar social.

*Proposta de alteração legislativa e/ou regulamentar*

Propõe-se que o legislador altere o quadro legislativo e regulatório aplicável à profissão de nutricionista separando a função regulatória da função representativa atualmente atribuídas à Ordem dos Nutricionistas.

Tal separação envolverá a criação de um órgão independente, que poderá ser externo à Ordem Profissional e por setor de atividade, ou poderá ser criado um órgão dentro da atual Ordem Profissional efetivamente separado dos restantes órgãos da Ordem Profissional.

O órgão independente assumiria a principal regulamentação da profissão, como matérias que dizem respeito ao acesso à profissão.

A direção do órgão regulador seria composta por representantes da própria profissão e de outras pessoas, incluindo indivíduos de alto perfil de outros órgãos reguladores ou organizações, representantes de organizações de consumidores e académicos.

### **Reserva de atividades**

O Estatuto da Ordem dos Nutricionistas<sup>330</sup> determina que o título profissional de nutricionista apenas pode ser atribuído a indivíduos inscritos nessa Ordem de Profissionais como membros efetivos da mesma.

Porém, nesse contexto, o quadro legislativo e regulatório aplicável à profissão de nutricionista em vigor não reserva nenhuma atividade a nutricionistas. Contudo, a Proposta de Lei n.º 34/XIII<sup>331</sup> define o “ato de nutricionista” e a “competência para a sua prática” e estabelece que determinadas atividades (como o diagnóstico, a prescrição e a intervenção alimentares e nutricionais e o planeamento, a implementação e a gestão da comunicação, da segurança e da sustentabilidade alimentares) apenas poderão vir a ser desenvolvidas por indivíduos inscritos na Ordem dos Nutricionistas.

Acresce que o Estatuto da Ordem dos Nutricionistas<sup>332</sup> estabelece que os consumidores de serviços de nutricionistas não podem contratar esses serviços a profissionais que não estejam inscritos na Ordem dos Nutricionistas e, do mesmo modo, não podem utilizar esses serviços nos casos em que os mesmos sejam disponibilizados por profissionais que não estejam inscritos na Ordem dos Nutricionistas. Nesse contexto, o Estatuto da Ordem dos Nutricionistas<sup>333</sup> determina que a infração dessa norma pelo consumidor constitui uma contraordenação, punível com coima.

A regulação da profissão de nutricionista com base na obrigatoriedade de os indivíduos em causa serem titulares de documentos habilitantes para exercer essa profissão pode reduzir significativamente a assimetria de informação entre os indivíduos que exercem a profissão de nutricionista e os consumidores. De facto,

<sup>330</sup> Cf. Estatuto da Ordem dos Nutricionistas, cit. *supra*, artigo 61.º, n.º 1.

<sup>331</sup> Cf. Proposta de Lei n.º 34/XIII, cit. *supra*, artigo 7.º e artigo 14.º.

<sup>332</sup> Cf. Estatuto da Ordem dos Nutricionistas, cit. *supra*, artigo 61.º, n.º 5.

<sup>333</sup> Cf. Estatuto da Ordem dos Nutricionistas, cit. *supra*, artigo 61.º, n.º 6.



apenas cada um desses profissionais tem informação perfeita sobre o nível de segurança e qualidade dos serviços que realiza.

Contudo, tal regulação diminui o número de indivíduos que podem exercer a profissão de nutricionista e o número de nutricionistas que podem desempenhar determinadas atividades e, como tal, afeta negativamente a concorrência na profissão e nas atividades em causa. A mera ausência de inscrição na Ordem dos Nutricionistas inviabiliza que indivíduos com as qualificações académicas e profissionais mínimas necessárias para exercer a profissão de nutricionista a desempenhem.

Adicionalmente, a existência de atividades reservadas exclusivamente a nutricionistas ou reservadas a nutricionistas e, também, a um conjunto específico de outros profissionais pode contribuir para o aumento do nível de segurança e qualidade dos serviços em causa. Há diversas atividades cuja realização exige conhecimentos ou experiência particularmente específicos, que esses profissionais, em princípio, detêm.

No entanto, essa reserva de atividades também afeta negativamente a concorrência nas atividades em causa, uma vez que pode levar à diminuição do número de indivíduos que as podem desenvolver. Tal tem como principais consequências o aumento dos preços aplicáveis e a limitação das escolhas disponibilizadas aos consumidores, o que tende a dificultar a correspondência entre o tipo de serviços profissionais disponibilizados e o tipo de serviços procurados, já que os consumidores podem pretender serviços cuja realização por indivíduos aos quais a mesma não esteja reservada não colocaria em causa as respetivas segurança e qualidade.

Nesse contexto, é de destacar que as atividades cuja realização a Proposta de Lei n.º 34/XIII reserva a indivíduos inscritos na Ordem dos Nutricionistas têm sido realizadas por outros profissionais de saúde sem que tal tenha, comprovadamente, acarretado um prejuízo para a saúde pública. Tal indicia que esses profissionais, em princípio, detêm os conhecimentos ou a experiência específicos exigidos para a realização da tarefa em causa.

Por fim, a sujeição dos consumidores à condenação pela contraordenação de contratar serviços de nutricionistas a profissionais que não estejam inscritos na Ordem dos Nutricionistas ou de utilizar esses serviços quando disponibilizados por profissionais que não estejam inscritos na Ordem dos Nutricionistas afigura-se como tendo um impacto desproporcional, desadequado e injusto sobre os consumidores.

*Proposta de alteração legislativa e/ou regulamentar*

Propõe-se que o legislador, em conjunto com as Ordens Profissionais relevantes, reanalise as atividades reservadas a indivíduos inscritos na Ordem dos Nutricionistas ou a alguns desses indivíduos.

Como regra geral, as atividades apenas devem ser reservadas a determinados profissionais na estrita medida em que tal seja necessário, adequado e proporcional para garantir o nível mínimo de segurança e qualidade dos serviços em causa socialmente desejado.

As atividades reservadas a categorias específicas de profissionais (em particular, as atividades reservadas a profissionais que cumpram requisitos mínimos relativos a especialização profissional ou a anos de experiência) devem ser abolidas nos casos em que essa proteção é: (i) desproporcional em relação ao objetivo de política pública prosseguido, porque as atividades em causa podem ser executadas por quaisquer outros profissionais sem que tal implique o não cumprimento do respetivo nível mínimo de segurança e qualidade socialmente desejado ou porque essas atividades não representam um perigo relevante para a segurança pública e para o ambiente; (ii) desadequada, em virtude de uma excessiva proteção do título profissional; ou (iii) desnecessária, por se ter tornado obsoleta, devido a desenvolvimentos legais, sociais ou profissionais.

Propõe-se que o legislador não adote as normas incluídas na Proposta de Lei n.º 34/XIII que estabelecem que determinadas atividades (como o diagnóstico, a prescrição e a intervenção alimentares e nutricionais e o planeamento, a implementação e a gestão da comunicação, da segurança e da sustentabilidade alimentares) apenas podem ser desenvolvidas por indivíduos inscritos na Ordem dos Nutricionistas.

Propõe-se, ainda, que o legislador revogue a norma incluída nos Estatutos da Ordem dos Nutricionistas que determina que a contratação pelos consumidores de serviços de nutricionistas a profissionais que não estejam inscritos na Ordem dos Nutricionistas e a utilização desses serviços quando disponibilizados por profissionais não inscritos na Ordem dos Nutricionistas constituem contraordenações, puníveis com coima.



### Exigência de qualificações académicas específicas

O Estatuto da Ordem dos Nutricionistas, o Regulamento n.º 308/2016 e a Proposta de Lei n.º 34/XIII<sup>334</sup> determinam que os indivíduos que requeiram a inscrição na Ordem dos Nutricionistas devem ser titulares, pelo menos, de um grau de licenciado em Ciências da Nutrição, Dietética ou Dietética e Nutrição conferido na sequência da conclusão com sucesso de um curso académico com uma duração igual ou superior a quatro anos.

A lista de graus académicos aceites pela Ordem Profissional pode excluir outros candidatos que se formaram em cursos semelhantes na área das profissões de saúde (por ex., uma enfermeira especializada ou um médico).

Acresce que exclui outros profissionais que tenham um certo número de anos de experiência profissional, mas não tenham um grau académico de quatro anos, mas apenas três anos (bacharelato), já que o regime de transição para incluir esses profissionais na Ordem Profissional já expirou. Os Estatutos da Ordem dos Nutricionistas regulam tanto a profissão de nutricionista como a de dietista. Historicamente, estas duas profissões eram diferentes, mas o novo estatuto criou um regime de transição para dietistas, para a sua convergência com a profissão de nutricionista num período de três anos. Atualmente, ambos os títulos profissionais são integrados e os recém-chegados são registados como nutricionistas.

A limitação de habilitações académicas e de vias de obtenção das mesmas pode levar à diminuição do número de indivíduos que podem desenvolver as atividades em causa, uma vez que aumenta significativamente os custos incorridos pelos (potenciais ou efetivos) profissionais, em particular com a obtenção do respetivo título académico, e inviabiliza indivíduos com determinadas características de desempenharem as tarefas em questão.

Essa situação tem como principais consequências o aumento dos preços aplicáveis às atividades em causa e a limitação das escolhas disponibilizadas aos consumidores, o que tende a dificultar a correspondência entre o tipo de serviços profissionais disponibilizados e o tipo de serviços procurados, já que os consumidores podem pretender serviços cuja realização por indivíduos que não sejam titulares das referidas qualificações académicas não colocaria em causa as respetivas segurança e qualidade.

Assim, as qualificações académicas mínimas necessárias para ter acesso à e exercer a profissão de nutricionista e as vias académicas de acesso à e de exercício da mesma profissão apenas devem ser limitadas na estrita medida em que tal seja necessário para garantir que os serviços prestados por esses profissionais têm, pelo menos, a segurança e a qualidade mínimas socialmente desejadas.

A existência de vias alternativas de obtenção das qualificações académicas necessárias para o acesso à profissão de nutricionista pode conduzir a maior diversidade e inovação na oferta de serviços, nomeadamente através da disponibilização de serviços com uma maior componente multidisciplinar, que ofereçam soluções para problemas mais complexos. Pode verificar-se, também, uma maior concorrência entre os profissionais que podem realizar uma determinada atividade, o que poderá levar a uma descida de preços, em benefício dos consumidores.

#### *Proposta de alteração legislativa e/ou regulamentar*

Propõe-se que o legislador, em colaboração com a Ordem dos Nutricionistas, estabeleça um processo transparente, proporcional e não discriminatório de identificação de vias alternativas de aquisição das qualificações académicas necessárias para acesso à profissão de nutricionista. Esse processo deve possibilitar que a profissão de nutricionista seja acessível a quem seja titular de diplomas universitários que não uma licenciatura em Ciências da Nutrição, Dietética ou Dietética e Nutrição conferido na sequência da conclusão com sucesso de um curso académico com uma duração igual ou superior a quatro anos.

Estas vias alternativas podem, nomeadamente, exigir a titularidade de uma pós-graduação ou de um curso de conversão de um determinado grau académico em outro grau académico que permitam o desenvolvimento das atividades em causa com um nível elevado de segurança e qualidade.

<sup>334</sup> Cf. Estatuto da Ordem dos Nutricionistas, cit. *supra*, artigo 62.º, n.º1, alínea a); Regulamento n.º 308/2016, cit. *supra*, artigo 2.º, n.º 1, alínea a); e Proposta de Lei n.º 34/XIII, cit. *supra*, artigo 14.º.



Sem prejuízo, todos os indivíduos que pretendam exercer a profissão de nutricionista devem completar com sucesso o estágio profissional e devem ser aprovados nos exames da Ordem dos Nutricionistas requeridos.

### Exigência de realização de estágio profissional com características específicas

O Estatuto da Ordem dos Nutricionistas<sup>335</sup> estabelece que a inscrição de um indivíduo na Ordem dos Nutricionistas como membro efetivo da mesma exige a frequência de um estágio profissional.

O Estatuto da Ordem dos Nutricionistas<sup>336</sup> determina que a duração desse estágio deve ser seis meses, que é inferior à respetiva duração máxima prevista na Lei n.º 2/2013<sup>337</sup>, de 18 meses.

Para além disso, o Regulamento n.º 484/2017<sup>338</sup> estabelece que as provas de habilitação profissional necessárias para completar esse estágio são da competência de um júri, nomeado pela Direção da Ordem dos Nutricionistas, constituído por três profissionais com mais de cinco anos de atividade profissional e que tenham frequentado um seminário de ética e deontologia profissional promovido pela Ordem dos Nutricionistas.

É, ainda, de notar que a realização do estágio em causa implica custos no valor total de EUR 240<sup>339</sup>.

A exigência de realização de um estágio profissional para aceder à profissão de nutricionista, ainda que possa ser considerada necessária, constitui uma barreira à concorrência.

Acresce que os candidatos ao estágio na Ordem profissional tiveram já que frequentar um estágio no âmbito do curso de ensino superior, fazendo parte do plano curricular da licenciatura. Nesse contexto, nota-se que os dois estágios (o estágio académico e o estágio profissional) podem sobrepor-se, pelo menos, parcialmente, uma vez que o objetivo de política pública subjacente é o mesmo (aquisição pelos indivíduos em causa das competências e dos métodos de trabalho necessários para exercer a atividade de nutricionistas de forma competente e responsável).

Importa aferir da proporcionalidade das características do estágio profissional, como sejam, a sua duração<sup>340</sup>, o seu objeto, o seu modelo de avaliação e os custos associados, que podem ser desproporcionais em relação ao objetivo de política pública prosseguido e, até mesmo, desnecessários para o atingir.

Como tal, a implementação de propostas de alteração legislativas adequadas pode levar a uma redução dos custos de oportunidade que o estágio em causa implica, bem como a um aumento da independência e da transparência do seu processo de avaliação sem colocar em causa a sua qualidade. O estágio tenderá a tornar-se mais atrativo para indivíduos que queiram inscrever-se na Ordem dos Nutricionistas e, conseqüentemente, o número de indivíduos habilitados a concorrer no mercado, exercendo a profissão de nutricionista, tenderá a aumentar, o que poderá levar a uma descida dos preços dos respetivos serviços profissionais, em benefício dos consumidores.

#### *Propostas de alteração legislativa e/ou regulamentar*

Propõe-se que o legislador, em conjunto com a Ordem dos Nutricionistas, reanalise as características do estágio profissional necessário à inscrição de indivíduos na Ordem dos Nutricionistas, com o objetivo de certificar que, com o mesmo, os candidatos adquirem a formação profissional e ética exigida para o adequado acesso à e exercício da profissão de nutricionista.

Essa reavaliação deve garantir, em particular, que: (i) os dois estágios (o estágio académico e o estágio profissional) para aceder à profissão de nutricionista não tenham qualquer sobreposição entre si, devendo ser avaliada a possibilidade de eliminação da exigência de realização de um desses estágios; (ii) a componente teórica do estágio profissional não seja uma mera repetição das cadeiras da licenciatura em Ciências da Nutrição, Dietética ou Dietética e Nutrição e que seja disponibilizada, sempre que possível, na opção de e-

<sup>335</sup> Cf. Estatuto da Ordem dos Nutricionistas, cit. *supra*, artigo 64º, n.º 1.

<sup>336</sup> Cf. Estatuto da Ordem dos Nutricionistas, cit. *supra*, artigo 64º, n.º 2.

<sup>337</sup> Cf. Lei n.º 2/2013, cit. *supra*, artigo 8.º, n.º 2.

<sup>338</sup> Cf. Regulamento n.º 484/2017, cit. *supra*, artigo 24.º, n.º 1.

<sup>339</sup> Cf. Regulamento n.º 273/2016, cit. *supra*, Anexo I.

<sup>340</sup> Não deve ser superior a 18 meses (Cf. Lei n.º 2/2013, cit. *supra*, artigo 8.º, n.º 2).



*learning*; (iii) a avaliação do exame necessário para completar o estágio profissional seja realizada por uma entidade independente da Ordem dos Nutricionistas e que inclua membros dessa Ordem de Profissionais e, também, outros indivíduos das áreas de saúde de reconhecido mérito, tais como professores universitários; e (iii) o custo do estágio profissional seja determinado com base em critérios relacionados com a proporcionalidade da taxa em causa face aos custos incorridos com a prestação dos serviços subjacentes, a não discriminação entre os indivíduos aos quais é cobrada esse custo, a transparência da taxa em questão e do respetivo método de cálculo<sup>341</sup>.

### **Restrições à propriedade de sociedades de profissionais**

O Estatuto da Ordem dos Nutricionistas<sup>342</sup> determina que os sócios de sociedades de nutricionistas podem ser os seguintes tipos de agentes: nutricionistas estabelecidos em Portugal; sociedades de nutricionistas; e organizações associativas de profissionais equiparados a nutricionistas constituídas em um país da UE ou do EEE que não Portugal e cuja maioria do capital social e dos direitos de voto seja detida pelos profissionais em causa.

Tal constitui uma restrição à propriedade de sociedades de nutricionistas, encontrando-se a mesma consagrada, também, na Lei n.º 2/2013<sup>343</sup> e na Lei n.º 53/2015<sup>344</sup>.

Esta restrição à propriedade de sociedades de nutricionistas é uma barreira à concorrência no âmbito da profissão de nutricionista e tem como principal consequência a diminuição do número de sociedades de nutricionistas. Com efeito, tal conduz a: uma diminuição das fontes de investimento aquando da sua constituição ou no decorrer da sua atividade; um aumento significativo dos custos operacionais incorridos, que são influenciados em larga medida pelo custo do capital<sup>345</sup>; uma inviabilização da participação de indivíduos e entidades com conhecimentos específicos na área da administração e da gestão de empresas no processo decisório enquanto sócios; e, conseqüentemente, uma limitação das escolhas disponibilizadas aos consumidores, o que tende a dificultar a correspondência entre o tipo de serviços profissionais disponibilizados e o tipo de serviços procurados.

Ao permitir o acesso a mais fontes de capital, a abertura total da propriedade e dos direitos de voto de sociedades de nutricionistas a quaisquer indivíduos e entidades permite um maior investimento nessas sociedades, aumentos de escala nas suas operações e uma melhor gestão de risco pelas mesmas, reduzindo os custos operacionais incorridos pelas sociedades. Tal criaria condições para preços mais competitivos.

#### *Proposta de alteração legislativa e/ou regulamentar*

Propõe-se que o legislador revogue as normas que restringem a detenção do capital social e/ou dos direitos de voto de sociedades de nutricionistas, permitindo que a totalidade ou a maioria desse capital social e desses direitos de voto seja detida por quaisquer indivíduos e entidades (nomeadamente, por indivíduos que não sejam nutricionistas e por entidades que não sejam sociedades de nutricionistas).

### **Restrições à gestão e à administração de sociedades de profissionais**

O Estatuto da Ordem dos Nutricionistas<sup>346</sup> determina que os membros do órgão executivo das sociedades de nutricionistas, independentemente da sua qualidade de membros da Ordem dos Nutricionistas, devem respeitar os princípios deontológicos, a autonomia técnica e científica e as garantias conferidas aos nutricionistas pelo quadro legislativo e regulatório relevante.

<sup>341</sup> Cf. Princípios constantes da Lei Geral Tributária (LGT), aprovada pelo Decreto-Lei n.º 398/98, cit. *supra*, artigo 4.º, n.º 2, e da Constituição da República Portuguesa (CRP), aprovada pelo Decreto de 10.04.1976, artigo 266.º, n.º 2.

<sup>342</sup> Cf. Estatuto da Ordem dos Nutricionistas, cit. *supra*, artigo 75.º, n.º 2.

<sup>343</sup> Cf. Lei n.º 2/2013, cit. *supra*, artigo 27.º, n.º 3, a) e artigo 27.º, n.º 4.

<sup>344</sup> Cf. Lei n.º 53/2015, cit. *supra*, artigo 8.º, n.ºs 1, 2 e 3, e artigo 9.º, n.º 2.

<sup>345</sup> Inclui a remuneração das instituições financeiras nos casos em que as sociedades de nutricionistas recorrem às mesmas para financiar a respetiva constituição ou atividade.

<sup>346</sup> Cf. Estatuto da Ordem dos Nutricionistas, cit. *supra*, artigo 75.º, n.º 7.



Consequentemente, as sociedades de nutricionistas devem ser geridas, pelo menos, parcialmente pelos próprios profissionais em causa<sup>347</sup>.

Tal constitui uma restrição à gestão e à administração de sociedades de nutricionistas. Similarmente, a Lei n.º 2/2013 e a Lei n.º 53/2015<sup>348</sup> impõem que um dos membros do órgão executivo das sociedades de profissionais seja um desses profissionais.

Esta restrição à gestão e à administração de sociedades de nutricionistas é uma barreira à concorrência no âmbito da profissão de nutricionista.

Essa situação limita a capacidade das sociedades de nutricionistas de ajustar a sua decisão sobre as respetivas estruturas de administração e gestão às suas necessidades, uma vez que inviabiliza que essas sociedades sejam administradas e geridas exclusivamente por indivíduos que não sejam nutricionistas.

#### *Proposta de alteração legislativa e/ou regulamentar*

Propõe-se que o legislador elimine as normas que restringem, total ou parcialmente, a gestão e administração de sociedades de profissionais por pessoas que não sejam profissionais inscritos na Ordem Profissional dos Nutricionistas.

Propõe-se a separação entre a propriedade e a gestão e administração de sociedades de profissionais de nutricionista.

Propõe-se que a gestão e administração estejam abertas a indivíduos não-profissionais e com outras profissões.

#### **Restrições à multidisciplinaridade em sociedades de profissionais**

O Estatuto da Ordem dos Nutricionistas<sup>349</sup> determina que as sociedades de nutricionistas podem exercer atividades que não a atividade de nutricionista nos casos em que não sejam incompatíveis com essa atividade e em relação às quais o Estatuto da Ordem profissional não preveja qualquer impedimento.

Desse modo, a existência de multidisciplinaridade em sociedades de nutricionistas é permitida. Como tal, essas sociedades podem disponibilizar, conjuntamente, serviços profissionais diversificados e, em particular, atividades desempenhadas por nutricionistas e atividades desempenhadas por indivíduos inscritos em Ordens de Profissionais que não a Ordem dos Nutricionistas.

Tal encontra-se de acordo com a Lei n.º 2/2013 e a Lei n.º 53/2015<sup>350</sup>, nos termos das quais podem ser constituídas sociedades de profissionais que tenham por objeto principal o exercício de profissões organizadas numa única associação pública profissional, em conjunto ou em separado com o exercício de outras profissões ou atividades, desde que seja observado o regime de incompatibilidades e impedimentos.

Contudo, as incompatibilidades e os impedimentos relativos à profissão de nutricionista previstos no quadro legislativo e regulamentar aplicável podem limitar a multidisciplinaridade em sociedades de nutricionistas, se inviabilizarem a prática por uma determinada sociedade de nutricionistas da atividade de nutricionistas e, também, de outras atividades.

Assim, essas incompatibilidades e esses impedimentos afetam negativamente a concorrência nas atividades de nutricionistas e nas atividades legalmente consideradas incompatíveis com as mesmas, uma vez que podem levar à diminuição do número de entidades que podem desenvolver as atividades em questão de forma conjunta, em virtude de tal não ser permitido a sociedades de nutricionistas.

Incompatibilidades e impedimentos não justificados podem gerar: uma diminuição das fontes de receita que podem ser utilizadas aquando da constituição ou no decorrer da atividade de uma sociedade; uma diminuição

<sup>347</sup> Essa conclusão decorre do facto de a norma em questão fazer referência à “qualidade de membros da Ordem [dos Nutricionistas]” dos membros do órgão executivo das sociedades de nutricionistas. De facto, tal pode levar a que a mesma norma seja interpretada como inviabilizando que o órgão executivo em causa seja constituído exclusivamente por indivíduos que não sejam membros da Ordem dos Nutricionistas.

<sup>348</sup> Cf. Lei n.º 53/2015, cit. *supra*, artigo 9.º, n.º 3; Lei n.º 2/2013, cit. *supra*, artigo 27.º, n.º 3, alínea b), e artigo 27.º, n.º 4.

<sup>349</sup> Cf. Estatuto da Ordem dos Nutricionistas, cit. *supra*, artigo 75.º, n.º 8.

<sup>350</sup> Cf. Lei n.º 53/2015, cit. *supra*, artigo 7.º, n.º 2; Lei n.º 2/2013, cit. *supra*, artigo 27.º, n.º 1, e artigo 27.º, n.º 4.



da capacidade de recuperar os custos; uma diminuição da capacidade de aproveitar economias de escala e economias de gama e, desse modo, levar a um aumento nos custos; e uma diminuição da capacidade de gerir o risco associado à volatilidade da procura através da disponibilização de outras atividades profissionais.

Tal tem como principais consequências o aumento dos preços aplicáveis às atividades em causa e a limitação das escolhas disponibilizadas aos consumidores, o que tende a dificultar a correspondência entre o tipo de serviços profissionais disponibilizados e o tipo de serviços procurados, já que os consumidores podem preferir relacionar-se com apenas um prestador de serviços (que disponibilize diversos serviços profissionais), em detrimento de lidar com vários prestadores de serviços (cada um dos quais que disponibilize um determinado tipo de serviços profissionais).

*Proposta de alteração legislativa e/ou regulamentar*

Propõe-se que o legislador, em conjunto com a Ordem dos Nutricionistas, reavalie as incompatibilidades e os impedimentos relativos à profissão de nutricionista que possam impedir a oferta multidisciplinar de atividades por parte de sociedades de nutricionistas, tomando em consideração a sua proporcionalidade face ao objetivo de política pública subjacente.

Como regra geral, essas incompatibilidades e esses impedimentos devem ser abolidos nos casos em que não sejam considerados plenamente fundamentados e adequados ao objetivo de política pública subjacente.





**Anexo 13: Propostas de alteração do quadro legislativo e regulatório de profissão liberal autorregulada: nutricionista**

N.º OCDE	N.º e título do ato legislativo	Artigo	Categoria temática	Descrição da restrição à concorrência	Propostas de alteração legislativa e/ou regulatória
01	Lei n.º 51/2010 (alterada pela Lei n.º 126/2015) "Cria a Ordem dos Nutricionistas e aprova o seu Estatuto"	Art. 4º	Regime autorregulatório	A Ordem dos Nutricionistas desempenha: (i) tarefas no âmbito da representação dos nutricionistas perante outros indivíduos e entidades; e, (ii) tarefas no âmbito da regulação da profissão de nutricionista.	Propõe-se que o legislador altere o quadro legislativo e regulatório separando a função regulatória da função representativa nas Ordens Profissionais. Tal separação envolverá a criação de um órgão independente, que poderá ser externo à Ordem Profissional e por setor de atividade, ou poderá ser criado um órgão dentro da atual Ordem Profissional, efetivamente separado dos restantes órgãos da Ordem Profissional. O órgão independente assumiria a principal regulamentação da profissão, como matérias que dizem respeito ao acesso à profissão. A direção do órgão regulador seria composta por representantes da própria profissão e de outras pessoas, incluindo indivíduos de alto perfil de outros órgãos reguladores ou organizações, representantes de organizações de consumidores e académicos.
02	Lei n.º 51/2010 (alterada pela Lei n.º 126/2015) "Cria a Ordem dos Nutricionistas e aprova o seu Estatuto"	Art. 61º (1) (5) (6)	Título profissional	O título profissional de nutricionista, a prestar serviços individualmente ou em sociedade profissional, apenas pode ser atribuído a indivíduos inscritos na Ordem dos Nutricionistas como membros efetivos da mesma.  Os consumidores não podem utilizar ou contratar serviços nutricionistas a profissionais que não estejam inscritos na Ordem dos Nutricionistas A infração dessa norma pelo consumidor constitui uma contraordenação, punível com coima.	Propõe-se que o legislador elimine a norma que determina que a contratação pelos consumidores de serviços de nutricionistas a profissionais que não estejam inscritos na Ordem dos Nutricionistas e a utilização desses serviços nos casos em que os mesmos sejam disponibilizados por profissionais que não estejam inscritos na Ordem dos Nutricionistas constituem contraordenações, puníveis com coima, na medida em que a condenação do consumidor se afigura desadequada, desnecessária e desproporcional.
03	Lei n.º 51/2010 (alterada pela Lei n.º 126/2015) "Cria a Ordem dos Nutricionistas e aprova o seu Estatuto"	Art. 62º (1) (2)	Qualificações Académicas	Os indivíduos que requeiram a inscrição na Ordem dos Nutricionistas devem ser titulares, pelo menos, de um grau de licenciatura em Ciências da Nutrição, Dietética ou Dietética e Nutrição, conferido na sequência da conclusão com sucesso de um curso académico com uma duração igual ou superior a quatro anos curriculares.	Propõe-se que um processo transparente, proporcional e não discriminatório de identificação de vias alternativas de aquisição das qualificações académicas necessárias para o acesso à profissão de nutricionista seja estabelecido pelo legislador, em colaboração com a Ordem dos Nutricionistas. Esse processo deverá possibilitar que a profissão de nutricionista seja acessível a quem seja titular de diplomas universitários que não uma licenciatura em Ciências da Nutrição, Dietética ou Dietética e Nutrição conferido na sequência da conclusão com sucesso de um curso académico com uma duração igual ou superior a quatro anos.  Estas vias alternativas podem, nomeadamente, exigir a titularidade de uma pós-graduação ou de um curso de conversão de um determinado grau académico em outro grau académico, que permitam o desenvolvimento das atividades em causa com um nível elevado de segurança e qualidade.  Sem prejuízo, todos os indivíduos que pretendam exercer a profissão de nutricionista devem completar com sucesso o estágio profissional e devem ser aprovados nos exames requeridos pela Ordem dos Nutricionistas.
04	Lei n.º 51/2010 (alterada pela Lei n.º 126/2015) "Cria a Ordem dos Nutricionistas e aprova o seu Estatuto"	Art. 63º (1); Art. 69º	Estágio profissional	Devem inscrever-se como estagiários os candidatos ao acesso à profissão, até à aprovação nas provas de habilitação profissional (consistindo numa prova oral de deontologia), para obter o título profissional de nutricionista. As provas de habilitação profissional incluem a apreciação oral do relatório de estágio do candidato, que deve ser acompanhado do relatório do orientador de estágio, e uma prova sobre conhecimentos de deontologia profissional. As provas de habilitação profissional são da competência de um júri constituído por três profissionais, com, pelo menos, cinco anos de atividade profissional, nomeado pela direção, nos termos do regulamento de estágio.	Propõe-se que as características do estágio profissional necessário à inscrição de indivíduos na Ordem dos Nutricionistas sejam reanalisadas pelo legislador, em conjunto com a Ordem dos Nutricionistas, com o objetivo de certificar que, com o mesmo, os candidatos adquirem a formação profissional e ética exigida para o adequado acesso à e exercício da profissão de nutricionista. Essa reavaliação deverá garantir, em particular, que: (i) os dois estágios (o estágio académico e o estágio profissional) necessários para aceder à profissão de nutricionista não têm qualquer sobreposição entre si, devendo ser avaliada a possibilidade de eliminação da exigência de realização de um desses estágios; e (ii) a componente teórica do estágio profissional não seja uma mera repetição das cadeiras da licenciatura em Ciências da Nutrição, Dietética ou Dietética e Nutrição; e (iii) que seja disponibilizada, sempre que possível, na opção de <i>e-learning</i> .
05	Lei n.º 51/2010 (alterada pela Lei n.º 126/2015) "Cria a Ordem dos Nutricionistas e aprova o seu Estatuto"	Art. 64º (1)	Estágio profissional	A inscrição de um indivíduo na Ordem dos Nutricionistas como membro efetivo da mesma exige a frequência de um estágio profissional orientado, sob supervisão da Ordem.	Propõe-se que as características do estágio profissional necessário à inscrição de indivíduos na Ordem dos Nutricionistas sejam reanalisadas pelo legislador, em conjunto com a Ordem dos Nutricionistas, com o objetivo de certificar que, com o mesmo, os candidatos adquirem a formação profissional e ética exigida para o adequado acesso à e exercício da profissão de nutricionista. Essa reavaliação deverá garantir, em particular, que: (i) os dois estágios (o estágio académico e o estágio profissional) necessários para aceder à profissão de nutricionista não têm qualquer sobreposição entre si, devendo ser avaliada a possibilidade de eliminação da exigência de realização de um desses estágios; e (ii) a componente teórica do estágio profissional não seja uma mera repetição das cadeiras da licenciatura em Ciências da Nutrição, Dietética ou Dietética e Nutrição; e (iii) que seja disponibilizada, sempre que possível, na opção de <i>e-learning</i> .
06	Lei n.º 51/2010 (alterada pela Lei n.º 126/2015) "Cria a Ordem dos Nutricionistas e aprova o seu Estatuto"	Art. 75º (2)	Propriedade/ Sociedade em sociedades profissionais	Os sócios de sociedades de nutricionistas podem ser os seguintes tipos de agentes: (i) nutricionistas estabelecidos em Portugal; (ii) sociedades de nutricionistas; e, (iii) organizações associativas de profissionais equiparados a nutricionistas constituídas num país da UE ou do EEE que não Portugal, e	Propõe-se que as normas que restringem a propriedade do capital social e/ou dos direitos de voto de sociedades de nutricionistas sejam revogadas, permitindo que a totalidade ou a maioria desse capital social e desses direitos de voto seja detida por quaisquer indivíduos e entidades (nomeadamente, por indivíduos que não sejam nutricionistas e por entidades que não sejam sociedades de nutricionistas).



N.º OCDE	N.º e título do ato legislativo	Artigo	Categoria temática	Descrição da restrição à concorrência	Propostas de alteração legislativa e/ou regulatória
				cuja maioria do capital social e dos direitos de voto seja detida pelos profissionais em causa.	
08	Lei n.º 51/2010 (alterada pela Lei n.º 126/2015) "Cria a Ordem dos Nutricionistas e aprova o seu Estatuto"	Art. 75º (7)	Gestão e administração de sociedades profissionais	Os membros do órgão executivo das sociedades de nutricionistas, independentemente da sua qualidade de membros da Ordem dos Nutricionistas, devem respeitar os princípios deontológicos, a autonomia técnica e científica e as garantias conferidas aos nutricionistas pelo quadro legislativo e regulatório relevante.	Propõe-se que as normas que restringem a gestão e a administração de sociedades de nutricionistas sejam revogadas, permitindo que essas funções possam ser efetuadas por indivíduos que não sejam membros da Ordem dos Nutricionistas.
07	Lei n.º 51/2010 (alterada pela Lei n.º 126/2015) "Cria a Ordem dos Nutricionistas e aprova o seu Estatuto"	Art. 75º (8)	Multidisciplinaridade em sociedades profissionais	As sociedades profissionais de nutricionistas podem exercer, a título secundário, quaisquer atividades que não sejam incompatíveis com a atividade de nutricionista, em relação às quais não se verifique impedimento nos termos do Estatuto da Ordem, não estando essas atividades sujeitas ao controlo da Ordem.	Propõe-se que as incompatibilidades e os impedimentos relativos à profissão de nutricionista que possam impedir a oferta multidisciplinar de atividades por parte de sociedades de nutricionistas sejam reavaliadas pelo legislador, em conjunto com a Ordem dos Nutricionistas, tomando em consideração a sua proporcionalidade face ao objetivo de política pública subjacente. Como regra geral, essas incompatibilidades e esses impedimentos devem ser abolidos nos casos em que não sejam considerados plenamente fundamentados e adequados ao objetivo de política pública subjacente.
09	Lei n.º 51/2010 (alterada pela Lei n.º 126/2015) "Cria a Ordem dos Nutricionistas e aprova o seu Estatuto"	Arts. 109º a 115º	Padrões de qualidade/ Regras de conduta	Estas normas estabelecem os princípios gerais e deveres de conduta profissional aplicáveis aos profissionais em relação à Ordem Profissional dos Nutricionistas, aos seus clientes, colegas e outros profissionais. Também estabelecem deveres de confidencialidade.	Propõe-se que o órgão que assuma a função regulatória da Ordem profissional densifique os valores e princípios éticos que conduzem ao estabelecimento de padrões de conduta apelando à jurisprudência existente (da própria associação profissional ou dos tribunais) sempre que possível, e que elimine aquelas que são desadequadas, desnecessárias ou desproporcionais ao acesso e exercício da profissão de nutricionista.
10	Lei n.º 51/2010 (alterada pela Lei n.º 126/2015) "Cria a Ordem dos Nutricionistas e aprova o seu Estatuto"	Art. 116º	Publicidade	"Os nutricionistas podem anunciar os seus serviços em qualquer meio de comunicação social, na Internet ou por qualquer outro meio, devendo limitar o anúncio a dados objetivos sobre a sua atividade, designadamente o nome profissional, o número de cédula profissional, os seus contactos, o título académico e a especialidade, quando reconhecida pela Ordem. Os nutricionistas devem abster-se de qualquer forma de publicidade subjetiva, nomeadamente de natureza comparativa com outros profissionais, identificáveis ou não identificáveis. Nos anúncios que promovam, os nutricionistas observam a discrição, rigor e reserva que uma profissão da área da saúde exige."	Propõe-se que o legislador reavalie as proibições constantes da norma, em matéria de publicidade em saúde, no sentido de eliminar aquelas que sejam desnecessárias, desadequadas e desproporcionais, para a defesa das políticas de saúde em causa, tendo em apreciação as normas de harmonização advenientes da legislação europeia, em sede de publicidade (cf. Diretiva (CE) n.º 2001/83/CE; Diretiva (CE) n.º 97/55/CE; entre outras), da jurisprudência europeia, bem como da legislação nacional de transposição, e, ainda, por via subsidiária, do Código da Publicidade (Decreto-Lei n.º 330/90). A reavaliação a efetuar poderá beneficiar dos contributos do INFARMED e da entidade reguladora ERS – Entidade Reguladora da Saúde.
11	Proposta de Lei n.º 34/XIII "Definição e regulação dos atos dos profissionais de saúde", que se encontra em discussão na Assembleia da República	Art. 7º (1) (2)	Atividades reservadas	A norma define o "ato de nutricionista" e a "competência para a sua prática" e estabelece que determinadas atividades (como o diagnóstico, a prescrição e a intervenção alimentares e nutricionais e o planeamento, a implementação e a gestão da comunicação, da segurança e da sustentabilidade alimentares) apenas podem ser desenvolvidas por indivíduos inscritos na Ordem dos Nutricionistas. No atual regime, inexistem atividades reservadas ao profissional nutricionista.	Propõe-se que o legislador não adote as normas incluídas na Proposta de Lei n.º 34/XIII que estabelecem que determinadas atividades (como o diagnóstico, a prescrição e a intervenção alimentares e nutricionais e o planeamento, a implementação e a gestão da comunicação, da segurança e da sustentabilidade alimentares) apenas possam ser desenvolvidas por indivíduos inscritos na Ordem dos Nutricionistas, porquanto as mesmas são desproporcionais.
12	Proposta de Lei n.º 34/XIII "Definição e regulação dos atos dos profissionais de saúde", que se encontra em discussão na Assembleia da República	Art. 14º	Qualificações Académicas	Os indivíduos que requeiram a inscrição na Ordem dos Nutricionistas devem ser titulares, no mínimo, de um grau de licenciado em Ciências da Nutrição, Dietética ou Dietética e Nutrição conferido na sequência da conclusão com sucesso de um curso académico com uma duração igual ou superior a quatro anos curriculares.	Propõe-se que um processo transparente, proporcional e não discriminatório de identificação de vias alternativas de aquisição das qualificações académicas necessárias para acesso à profissão de nutricionista seja estabelecido pelo legislador, em colaboração com a Ordem dos Nutricionistas. Esse processo deverá possibilitar que a profissão de nutricionista seja acessível a quem seja titular de diplomas universitários que não uma licenciatura em Ciências da Nutrição, Dietética ou Dietética e Nutrição conferido na sequência da conclusão com sucesso de um curso académico com uma duração igual ou superior a quatro anos curriculares. Estas vias alternativas poderão, nomeadamente, exigir a titularidade de uma pós-graduação ou de um curso de conversão de um determinado grau académico em outro grau académico que permitam o desenvolvimento das atividades em causa com um nível elevado de segurança e qualidade. Sem prejuízo, todos os indivíduos que pretendam exercer a profissão de nutricionista deverão completar com sucesso o estágio profissional e devem ser aprovados nos exames da Ordem dos Nutricionistas requeridos para tal.
13	Decreto-Lei n.º 238/2015 "Estabelece o regime jurídico das práticas de publicidade em saúde"	Art. 7º	Publicidade	Esta norma estabelece restrições à publicidade de produtos de saúde e de serviços de saúde que, por algum motivo, induzam ou são suscetíveis de enganar o utilizador na sua decisão. A lista de restrições inclui: a proibição de práticas publicitárias que possam induzir em erro; aconselhar ou incentivar a aquisição de serviços de saúde sem atender aos requisitos da necessidade, às reais propriedades dos mesmos ou a necessidade de avaliação ou de diagnóstico individual prévio.	Propõe-se que o legislador reavalie as proibições constantes da norma, em matéria de publicidade em saúde, no sentido de eliminar aquelas que sejam desnecessárias, desadequadas e desproporcionais, para a defesa das políticas de saúde em causa, tendo em apreciação as normas de harmonização advenientes da legislação europeia, em sede de publicidade (cf. Diretiva (CE) n.º 2001/83/CE; Diretiva (CE) n.º 97/55/CE; entre outras), da jurisprudência europeia, bem como da legislação nacional de transposição, e, ainda, por via subsidiária, do Código da Publicidade (Decreto-Lei n.º 330/90). A reavaliação a efetuar poderá beneficiar dos contributos do INFARMED e da entidade reguladora ERS – Entidade Reguladora da Saúde.



N.º OCDE	N.º e título do ato legislativo	Artigo	Categoria temática	Descrição da restrição à concorrência	Propostas de alteração legislativa e/ou regulatória
15	Regulamento n.º 308/2016 "Regulamento de Inscrição da Ordem dos Nutricionistas"	Art. 2º (1)	Qualificações Académicas	Os indivíduos que requeiram a inscrição na Ordem dos Nutricionistas devem ser titulares, pelo menos, de um grau de licenciado em Ciências da Nutrição, Dietética ou Dietética e Nutrição conferido na sequência da conclusão com sucesso de um curso académico com uma duração igual ou superior a quatro anos.	Propõe-se que um processo transparente, proporcional e não discriminatório de identificação de vias alternativas de aquisição das qualificações académicas necessárias para acesso à profissão de nutricionista seja estabelecido pelo legislador, em colaboração com a Ordem dos Nutricionistas. Esse processo deverá possibilitar que a profissão de nutricionista seja acessível a quem seja titular de diplomas universitários que não uma licenciatura em Ciências da Nutrição, Dietética ou Dietética e Nutrição conferido na sequência da conclusão com sucesso de um curso académico com uma duração igual ou superior a quatro anos.  Estas vias alternativas poderão, nomeadamente, exigir a titularidade de uma pós-graduação ou de um curso de conversão de um determinado grau académico em outro grau académico que permitam o desenvolvimento das atividades em causa com um nível elevado de segurança e qualidade.  Sem prejuízo, todos os indivíduos que pretendam exercer a profissão de nutricionista deverão completar com sucesso o estágio profissional e devem ser aprovados nos exames da Ordem dos Nutricionistas requeridos para tal.
16	Regulamento n.º 484/2017 "Regulamento de Estágios Profissionais e de Provas de Habilitação Profissional da Ordem dos Nutricionistas"	Art. 2º (1)	Estágio profissional	"O estágio profissional é um requisito indispensável da formação profissional do nutricionista."	Propõe-se que as características do estágio profissional necessário à inscrição de indivíduos na Ordem dos Nutricionistas sejam reanalisadas pelo legislador, em conjunto com a Ordem dos Nutricionistas, com o objetivo de certificar que, com o mesmo, os candidatos adquirem a formação profissional e ética exigida para o adequado acesso à e exercício da profissão de nutricionista. Essa reavaliação deverá garantir, em particular, que: (i) os dois estágios (o estágio académico e o estágio profissional) necessários para aceder à profissão de nutricionista não têm qualquer sobreposição entre si, devendo ser avaliada a possibilidade de eliminação da exigência de realização de um desses estágios; e (ii) a componente teórica do estágio profissional não seja uma mera repetição das cadeiras da licenciatura em Ciências da Nutrição, Dietética ou Dietética e Nutrição e que seja disponibilizada, sempre que possível, na opção de <i>e-learning</i> .
18	Regulamento n.º 484/2017 "Regulamento de Estágios Profissionais e de Provas de Habilitação Profissional da Ordem dos Nutricionistas"	Art. 12º (1) (8)	Estágio profissional	O estagiário deve realizar, no mínimo, 800 horas no exercício de atividades específicas das ciências da nutrição, a articular com a entidade recetora.	Propõe-se que as características do estágio profissional necessário à inscrição de indivíduos na Ordem dos Nutricionistas sejam reanalisadas pelo legislador, em conjunto com a Ordem dos Nutricionistas, com o objetivo de certificar que, com o mesmo, os candidatos adquirem a formação profissional e ética exigida para o adequado acesso à e exercício da profissão de nutricionista. Essa reavaliação deverá garantir, em particular, que: (i) os dois estágios (o estágio académico e o estágio profissional) necessários para aceder à profissão de nutricionista não têm qualquer sobreposição entre si, devendo ser avaliada a possibilidade de eliminação da exigência de realização de um desses estágios; e (ii) a componente teórica do estágio profissional não seja uma mera repetição das cadeiras da licenciatura em Ciências da Nutrição, Dietética ou Dietética e Nutrição; e (iii) que seja disponibilizada, sempre que possível, na opção de <i>e-learning</i> .
19	Regulamento n.º 484/2017 "Regulamento de Estágios Profissionais e de Provas de Habilitação Profissional da Ordem dos Nutricionistas"	Art. 24º (1)	Estágio profissional	As provas de habilitação profissional necessárias para completar o estágio são da competência de um júri, nomeado pela Direção da Ordem dos Nutricionistas, constituído por três profissionais com mais de cinco anos de atividade profissional e que tenham frequentado um seminário de ética e deontologia profissional promovido pela Ordem dos Nutricionistas.	Propõe-se que as características do estágio profissional necessário à inscrição de indivíduos na Ordem dos Nutricionistas sejam reanalisadas pelo legislador, em conjunto com a Ordem dos Nutricionistas, com o objetivo de certificar que, com o mesmo, os candidatos adquirem a formação profissional e ética exigida para o adequado acesso à e exercício da profissão de nutricionista. Essa reavaliação deverá garantir, em particular, que a avaliação do exame necessário para completar o estágio profissional seja realizada por uma entidade independente da Ordem dos Nutricionistas e que inclua membros dessa Ordem de Profissionais e, também, outros indivíduos das áreas de saúde de reconhecido mérito, tais como professores universitários.
20	Regulamento n.º 587/2016 "Regulamento que aprova o Código Deontológico da Ordem dos Nutricionistas"	Art. 10º	Taxas e encargos profissionais	Os honorários decididos pelos nutricionistas são fixados de forma a representar uma justa retribuição pelos serviços prestados e são apresentados ao cliente antes do estabelecimento da relação profissional.	Propõe-se que a norma seja eliminada.
21 e 22	Portaria n.º 150/2015 "Taxas de licenciamento de estabelecimentos prestadores de cuidados de saúde"	Não se efetua proposta de alteração legislativa atento que o escopo do diploma legislativo em referência se reporta a medidas de licenciamento no retalho, por estabelecimentos prestadores de cuidados de saúde, conquanto que o Projeto AdC 2020 respeita a medidas que visem regular o acesso e o exercício à profissão, por profissionais que careçam de estar inscritos numa Ordem profissional.			



## II.8.2. Farmacêuticos

A Ordem dos Farmacêuticos regula o acesso e o exercício da profissão de farmacêutico em Portugal.

O registo como membro da Ordem Profissional dos Farmacêuticos é obrigatório para o exercício da profissão de farmacêutico.

Em outubro de 2016, 14.088 farmacêuticos encontravam-se inscritos na Ordem dos Farmacêuticos<sup>351</sup>.

### Diplomas legais objeto de propostas de alteração legislativa e regulamentar específicas (Cf. Anexo 14)

- Decreto-Lei n.º 288/2001, de 10 de novembro, alterado pela Lei n.º 131/2015, de 4 de setembro, que aprova o Estatuto da Ordem dos Farmacêuticos;
- Proposta de Lei n.º 34/XIII, em discussão na Assembleia da República, que define e regula os atos dos profissionais de saúde (biólogo, enfermeiro, farmacêutico, médico, médico dentista, nutricionista e psicólogo).

### Propostas-chave de alteração legislativa e/ou regulamentar

#### Funções de autorregulação da Ordem de Profissionais

O Estatuto da Ordem dos Farmacêuticos<sup>352</sup> determina que essa Ordem de Profissionais, no exercício dos seus poderes públicos, desempenha os seguintes dois tipos de funções: no âmbito da representação dos farmacêuticos perante outros indivíduos e entidades; e no âmbito da regulação da profissão de farmacêutico.

Consequentemente, a profissão de farmacêutico, em particular o acesso à mesma e o respetivo exercício, é regulada pelos Estatutos, aprovados pelo legislador, e por regulamentos adotados pela ordem, em função dos poderes atribuídos pelo legislador. A sua implementação é feita pelos próprios profissionais em causa, uma vez que os órgãos dirigentes da Ordem dos Farmacêuticos são compostos exclusivamente por membros da Ordem.

O exercício da profissão de farmacêutico exige qualificações académicas e profissionais com um elevado grau de especificidade. O Estado e a sociedade reconhecem que são os próprios profissionais que detêm conhecimentos fundamentais para a identificação e a avaliação dos modelos alternativos de regulação da respetiva profissão e para a decisão sobre qual dos mesmos deve ser implementado, tomando em consideração, em particular, as necessidades dos farmacêuticos e, também, as necessidades dos consumidores.

Contudo, a mesma situação pode levar à adoção de medidas legislativas e autorregulatórias que, acima de tudo, pretendam salvaguardar os interesses dos farmacêuticos inscritos na Ordem dos Farmacêuticos, em detrimento do interesse público, podendo, inclusive, ser restritivas da concorrência. Essas medidas podem consistir, em particular: na fixação de condições de transação, em particular dos preços, aplicáveis aos serviços disponibilizados pelos farmacêuticos; no estabelecimento de requisitos de acesso à profissão de farmacêutico, em particular relativos às qualificações académicas e profissionais mínimas necessárias para exercer a mesma, que não sejam devidamente fundamentados e adequados ao objetivo de política pública subjacente; mas também, na determinação de restrições à propriedade, à gestão e à multidisciplinariedade de sociedades de profissionais; e na análise de queixas relativas a serviços prestados por farmacêuticos apresentadas por consumidores e na decisão sobre as mesmas com base em critérios não objetivos.

A atribuição à Ordem dos Farmacêuticos de atribuições no âmbito da regulação da profissão de farmacêutico pode ter como consequências: o aumento significativo dos custos incorridos pelos (potenciais ou efetivos) farmacêuticos, que são influenciados em larga medida pelos requisitos de acesso à profissão de farmacêutico, como aqueles que se prendem com a determinação de taxas e características do estágio.

<sup>351</sup> Fonte: Ordem dos Farmacêuticos (“evolução dos Farmacêuticos ativos”).

<sup>352</sup> Cf. Estatuto da Ordem dos Farmacêuticos, cit. *supra*, artigo 3.º.



A introdução de um órgão independente com funções de regulação incentivará uma melhor regulamentação da profissão. Esta solução atenuará o conflito entre alguns interesses da profissão e o interesse público, inerente ao sistema de autorregulamentação, aumentando o bem-estar social.

*Proposta de alteração legislativa e/ou regulamentar*

Propõe-se que o legislador altere o quadro legislativo e regulatório aplicável à profissão de farmacêutico separando a função regulatória da função representativa atualmente atribuídas à Ordem dos Farmacêuticos.

Tal separação envolverá a criação de um órgão independente, que poderá ser externo à Ordem Profissional e por setor de atividade, ou poderá ser criado um órgão dentro da atual Ordem Profissional efetivamente separado dos restantes órgãos da Ordem Profissional.

O órgão independente assumiria a principal regulamentação da profissão, como matérias que dizem respeito ao acesso à profissão.

A direção do órgão regulador seria composta por representantes da própria profissão e de outras pessoas, incluindo indivíduos de alto perfil de outros órgãos reguladores ou organizações, representantes de organizações de consumidores e académicos.

### **Reserva de atividades**

O Estatuto da Ordem dos Farmacêuticos<sup>353</sup> determina que o título profissional de farmacêutico apenas pode ser atribuído a indivíduos inscritos na Ordem dos Farmacêuticos como membros efetivos da mesma.

Nesse contexto, o Estatuto da Ordem dos Farmacêuticos<sup>354</sup> estabelece que determinadas atividades apenas podem ser desenvolvidas por profissionais específicos e, em particular, por farmacêuticos. A Proposta de Lei n.º 34/XIII<sup>355</sup> reafirma essa reserva de atividades.

A regulação da profissão de farmacêutico com base na obrigatoriedade de os indivíduos em causa serem titulares de documentos habilitantes para exercer essa profissão pode reduzir significativamente a assimetria de informação entre os indivíduos que exercem a profissão de farmacêutico e os consumidores. De facto, apenas cada um desses profissionais tem informação perfeita sobre o nível de segurança e qualidade dos serviços que realiza.

Contudo, tal regulação diminui o número de indivíduos que podem exercer a profissão de farmacêutico e o número de farmacêuticos que podem desempenhar determinadas atividades e, como tal, afeta negativamente a concorrência na profissão e nas atividades em causa. A mera ausência de inscrição na Ordem dos Farmacêuticos inviabiliza que indivíduos com as qualificações académicas e profissionais mínimas necessárias para exercer a profissão de farmacêutico desempenhem a mesma.

Adicionalmente, a existência de atividades reservadas exclusivamente a farmacêuticos ou reservadas a farmacêuticos e, também, a um conjunto específico de outros profissionais pode contribuir para o aumento do nível de segurança e qualidade dos serviços em causa. Há diversas atividades cuja realização exige conhecimentos ou experiência particularmente específicos, que esses profissionais, em princípio, detêm.

No entanto, essa reserva de atividades também afeta negativamente a concorrência nas atividades em causa, uma vez que pode levar à diminuição do número de indivíduos que as podem desenvolver. Tal tem como principais consequências o aumento dos preços aplicáveis às atividades em causa e a limitação das escolhas disponibilizadas aos consumidores, o que tende a dificultar a correspondência entre o tipo de serviços profissionais disponibilizados e o tipo de serviços procurados, já que os consumidores podem pretender serviços cuja realização por indivíduos aos quais a mesma não esteja reservada não colocaria em causa as respetivas segurança e qualidade.

<sup>353</sup> Cf. Estatuto da Ordem dos Farmacêuticos, cit. *supra*, artigo 5.º.

<sup>354</sup> Cf. Estatuto da Ordem dos Farmacêuticos, cit. *supra*, artigo 74.º, n.º 1, artigo 75.º e artigo 76.º.

<sup>355</sup> Cf. Proposta de Lei n.º 34/XIII, cit. *supra*, artigo 4.º, n.º 1 e n.º 2.



#### *Proposta de alteração legislativa e/ou regulamentar*

Propõe-se que o legislador, em conjunto com as Ordens Profissionais relevantes, reanalise as atividades (em particular, as atividades relativas a “dispositivos médicos”, “prescrições médicas”, “colheita de produtos biológicos”, “análises clínicas”, “níveis séricos” e “análises toxicológicas, hidrológicas, e bromatológicas”) reservadas ou a reservar (nos termos da Proposta de Lei n.º 34/XIII) a indivíduos inscritos na Ordem dos Farmacêuticos ou a alguns desses indivíduos.

Como regra geral, as atividades apenas devem ser reservadas a determinados profissionais na estrita medida em que tal seja necessário, adequado e proporcional para garantir o nível mínimo de segurança e qualidade dos serviços em causa socialmente desejado.

Assim, e também como regra geral, as atividades reservadas a categorias específicas de profissionais (em particular, as atividades reservadas a profissionais que cumpram requisitos mínimos relativos a especialização profissional ou a anos de experiência) devem ser abolidas nos casos em que essa proteção é: (i) desproporcional em relação ao objetivo de política pública prosseguido, porque as atividades em causa podem ser executadas por quaisquer outros profissionais sem que tal implique o não cumprimento do respetivo nível mínimo de segurança e qualidade socialmente desejado ou porque essas atividades não representam um perigo relevante para a segurança pública e para o ambiente; (ii) desadequada, em virtude de uma excessiva proteção do título profissional; ou (iii) desnecessária, por se ter tornado obsoleta, devido a desenvolvimentos legais, sociais ou profissionais.

#### **Exigência de qualificações académicas específicas**

O Estatuto da Ordem dos Farmacêuticos<sup>356</sup> determina que os indivíduos que requeiram a inscrição na Ordem dos Farmacêuticos devem ser titulares, pelo menos, das seguintes qualificações académicas: (i) grau de licenciado em Farmácia ou em Ciências Farmacêuticas, nos casos em que esse título académico tenha sido conferido antes da implementação do Processo de Bolonha; ou (ii) grau de mestre em Ciências Farmacêuticas, nos casos em que esse título académico tenha sido conferido em conformidade com o Processo de Bolonha.

A exigência de um grau académico específico para se tornar um membro da Ordem Profissional de Farmacêuticos é um requisito de acesso que, quando combinado com atos reservados, exclui desse mercado outros profissionais que não possuem tal grau exigido, mas que detenham habilitações adequadas. Como consequência, impede a entrada no mercado de outros profissionais bem qualificados, como sejam, entre outros, eventualmente, biomédicos, químicos, engenheiros químicos, que não possuem o título profissional de farmacêutico.

Essa limitação de habilitações académicas e de vias de obtenção das mesmas também pode levar à diminuição do número de indivíduos que podem desenvolver as atividades em causa, uma vez que aumenta significativamente os custos incorridos pelos (potenciais ou efetivos) profissionais, em particular com a obtenção do respetivo título académico, e inviabiliza indivíduos com determinadas características de desempenharem as tarefas em questão. Essa situação tem como principais consequências o aumento dos preços aplicáveis e a limitação das escolhas disponibilizadas aos consumidores, o que tende a dificultar a correspondência entre o tipo de serviços profissionais disponibilizados e o tipo de serviços procurados, já que os consumidores podem pretender serviços cuja realização por indivíduos que não sejam titulares das referidas qualificações académicas não colocaria em causa as respetivas segurança e qualidade.

Assim, as qualificações académicas mínimas necessárias para ter acesso à e exercer a profissão de farmacêutico e as vias académicas de acesso à e de exercício da mesma profissão apenas devem ser limitadas na estrita medida em que tal seja necessário para garantir que os serviços prestados por esses profissionais têm, pelo menos, a segurança e a qualidade mínimas socialmente desejadas.

A existência de vias alternativas de obtenção das qualificações académicas necessárias para o acesso à profissão de farmacêutico pode conduzir a maior diversidade e inovação na oferta de serviços, nomeadamente através da disponibilização de serviços com uma maior componente multidisciplinar, que ofereçam soluções para problemas mais complexos. Pode verificar-se, também, uma maior concorrência

<sup>356</sup> Cf. Estatuto da Ordem dos Farmacêuticos, cit. *supra*, artigo 6.º, n.º 1.



entre os profissionais que podem realizar uma determinada atividade, o que poderá levar a uma descida de preços, em benefício dos consumidores.

*Proposta de alteração legislativa e/ou regulamentar*

Propõe-se que o legislador, em colaboração com a Ordem dos Farmacêuticos, estabeleça um processo transparente, proporcional e não discriminatório de identificação de vias alternativas de aquisição das qualificações académicas necessárias para acesso à profissão de farmacêutico. Esse processo deve possibilitar que a profissão de farmacêutico seja acessível a quem seja titular de diplomas universitários que não uma licenciatura em Farmácia ou em Ciências Farmacêuticas, nos casos em que esse título académico tenha sido conferido antes da implementação do Processo de Bolonha ou grau de mestre em Ciências Farmacêuticas, pós-Bologna.

Estas vias alternativas podem, nomeadamente, exigir a titularidade de uma pós-graduação ou de um curso de conversão de um determinado grau académico em outro grau académico que permitam o desenvolvimento das atividades em causa com um nível elevado de segurança e qualidade.

Sem prejuízo, todos os indivíduos que pretendam exercer a profissão de farmacêutico devem completar com sucesso o estágio profissional e devem ser aprovados nos exames da Ordem dos Farmacêuticos requeridos.

### **Restrições à propriedade de sociedades de profissionais**

O Estatuto da Ordem dos Farmacêuticos<sup>357</sup> determina que os sócios de sociedades de farmacêuticos podem ser os seguintes tipos de agentes: farmacêuticos estabelecidos em Portugal; sociedades de farmacêuticos; e organizações associativas de profissionais equiparados a farmacêuticos constituídas em um país da UE ou do EEE que não Portugal e cuja maioria do capital social e dos direitos de voto seja detida pelos profissionais em causa.

Tal constitui uma restrição à propriedade de sociedades de farmacêuticos, encontrando-se a mesma consagrada, também, na Lei n.º 2/2013<sup>358</sup> e na Lei n.º 53/2015<sup>359</sup>.

Esta restrição à propriedade de sociedades de farmacêuticos é uma barreira à concorrência no âmbito da profissão de farmacêutico, e tem como principal consequência a diminuição do número de sociedades de farmacêuticos. Com efeito, tal conduz a: uma diminuição das fontes de investimento aquando da sua constituição ou no decorrer da sua atividade; um aumento significativo dos custos operacionais incorridos, que são influenciados em larga medida pelo custo do capital<sup>360</sup>; uma inviabilização da participação de indivíduos e entidades com conhecimentos específicos na área da administração e da gestão de empresas no processo decisório enquanto sócios; e, conseqüentemente, uma limitação das escolhas disponibilizadas aos consumidores, o que tende a dificultar a correspondência entre o tipo de serviços profissionais disponibilizados e o tipo de serviços procurados.

Ao permitir o acesso a mais fontes de capital, a abertura total da propriedade e dos direitos de voto de sociedades de farmacêuticos a quaisquer indivíduos e entidades permite um maior investimento nessas sociedades, aumentos de escala nas suas operações e uma melhor gestão de risco, reduzindo os custos operacionais. Tal criaria condições para preços mais competitivos.

*Proposta de alteração legislativa e/ou regulamentar*

Propõe-se que o legislador revogue as normas que restringem a detenção do capital social e/ou dos direitos de voto de sociedades de farmacêuticos, permitindo que a totalidade ou a maioria desse capital social e desses direitos de voto seja detida por quaisquer indivíduos e entidades (nomeadamente, por indivíduos que não sejam farmacêuticos e por entidades que não sejam sociedades de farmacêuticos).

<sup>357</sup> Cf. Estatuto da Ordem dos Farmacêuticos, cit. *supra*, artigo 12.º, n.º 2.

<sup>358</sup> Cf. Lei n.º 2/2013, cit. *supra*, artigo 27.º, n.º 3, a) e artigo 27.º, n.º 4.

<sup>359</sup> Cf. Lei n.º 53/2015, cit. *supra*, artigo 8.º, n.ºs 1, 2 e 3, e artigo 9.º, n.º 2.

<sup>360</sup> Inclui a remuneração das instituições financeiras nos casos em que as sociedades de farmacêuticos recorrem às mesmas para financiar a respetiva constituição ou atividade.



### **Restrições à gestão e à administração de sociedades de profissionais**

O Estatuto da Ordem dos Farmacêuticos e a Lei n.º 53/2015<sup>361</sup> determinam que os membros do órgão executivo das sociedades de farmacêuticos, independentemente da sua qualidade de membros da Ordem dos Farmacêuticos, devem respeitar os princípios deontológicos, a autonomia técnica e científica e as garantias conferidas aos farmacêuticos pelo quadro legislativo e regulatório relevante.

Consequentemente, as sociedades de farmacêuticos devem ser geridas, pelo menos, parcialmente pelos próprios profissionais em causa<sup>362</sup>.

Tal constitui uma restrição à gestão e à administração de sociedades de farmacêuticos. Similarmente, a Lei n.º 2/2013 e a Lei n.º 53/2015<sup>363</sup> impõem que um dos membros do órgão executivo das sociedades de profissionais seja um desses profissionais.

Esta restrição à gestão e à administração de sociedades de farmacêuticos é uma barreira à concorrência no âmbito da profissão de farmacêutico.

Essa situação limita a capacidade das sociedades de farmacêuticos de ajustar a sua decisão sobre as respetivas estruturas de administração e gestão às suas necessidades, uma vez que inviabiliza que essas sociedades sejam administradas e geridas exclusivamente por indivíduos que não sejam farmacêuticos; e pode ainda levar a um aumento dos custos incorridos pelas sociedades de farmacêuticos.

O prejuízo desses efeitos negativos para a atividade das sociedades de farmacêuticos é decrescente com o número de membros dos órgãos de administração e gestão executivos das mesmas. De facto, o peso decisório do membro desses órgãos não incluído na lista dos indivíduos selecionados para tal elaborada não tomando em consideração qualquer restrição constante no quadro legislativo e regulatório relevante nesse âmbito é tanto maior quanto mais pequenos forem os órgãos em causa.

#### *Proposta de alteração legislativa e/ou regulamentar*

Propõe-se que o legislador elimine as normas que restringem, total ou parcialmente, a gestão e administração de sociedades de profissionais por pessoas que não sejam profissionais inscritos na Ordem Profissional dos Farmacêuticos.

Propõe-se a separação entre a propriedade e a gestão e administração de sociedades de profissionais de farmacêuticos.

Propõe-se que a gestão e administração estejam abertas a indivíduos não-profissionais e com outras profissões.

### **Restrições à multidisciplinaridade em sociedades de profissionais**

O Estatuto da Ordem dos Farmacêuticos<sup>364</sup> determina que as sociedades de farmacêuticos podem exercer atividades que não a atividade de farmacêuticos nos casos em que as mesmas não sejam incompatíveis com essa atividade e em relação às quais o Estatuto da Ordem dos Farmacêuticos não preveja qualquer impedimento.

Desse modo, a existência de multidisciplinaridade em sociedades de farmacêuticos é permitida. Como tal, essas sociedades podem disponibilizar, conjuntamente, serviços profissionais diversificados e, em particular, atividades desempenhadas por farmacêuticos e atividades desempenhadas por indivíduos inscritos em Ordens de Profissionais que não a Ordem dos Farmacêuticos.

<sup>361</sup> Cf. Estatuto da Ordem dos Farmacêuticos, cit. *supra*, artigo 12.º, n.º 7; e Lei n.º 53/2015, cit. *supra*, artigo 7.º, n.º 1.

<sup>362</sup> Essa conclusão decorre do facto de a norma em questão fazer referência à “qualidade de membros da Ordem [dos Farmacêuticos]” dos membros do órgão executivo das sociedades de farmacêuticos. De facto, tal pode levar a que a mesma norma seja interpretada como inviabilizando que o órgão executivo em causa seja constituído exclusivamente por indivíduos que não sejam membros da Ordem dos Farmacêuticos.

<sup>363</sup> Cf. Lei n.º 53/2015, cit. *supra*, artigo 9.º, n.º 3; Lei n.º 2/2013, cit. *supra*, artigo 27.º, n.º 3, alínea b), e artigo 27.º, n.º 4.

<sup>364</sup> Cf. Estatuto da Ordem dos Farmacêuticos, cit. *supra*, artigo 12.º, n.º 8.





Tal encontra-se de acordo com a Lei n.º 2/2013 e a Lei n.º 53/2015<sup>365</sup>, nos termos das quais podem ser constituídas sociedades de profissionais que tenham por objeto principal o exercício de profissões organizadas numa única associação pública profissional, em conjunto ou em separado com o exercício de outras profissões ou atividades, desde que seja observado o regime de incompatibilidades e impedimentos aplicável.

Contudo, as incompatibilidades e os impedimentos relativos à profissão de farmacêutico previstos no quadro legislativo e regulamentar aplicável à mesma podem limitar a multidisciplinaridade em sociedades de farmacêuticos, se inviabilizarem a prática por uma determinada sociedade de farmacêuticos da atividade de farmacêuticos e, também, de outras atividades.

Assim, essas incompatibilidades e esses impedimentos afetam negativamente a concorrência nas atividades de farmacêuticos e nas atividades legalmente consideradas incompatíveis com as mesmas, uma vez que podem levar à diminuição do número de entidades que podem desenvolver as atividades em questão de forma conjunta, em virtude de tal não ser permitido a sociedades de farmacêuticos.

Incompatibilidades e impedimentos não justificados podem gerar: uma diminuição das fontes de receita que podem ser utilizadas aquando da constituição ou no decorrer da atividade de uma sociedade; uma diminuição da capacidade de recuperar os custos; uma diminuição da capacidade de aproveitar economias de escala e economias de gama e, desse modo, levar a um aumento nos custos; e uma diminuição da capacidade de gerir o risco associado à volatilidade da procura através da disponibilização de outras atividades profissionais.

Tal tem como principais consequências o aumento dos preços aplicáveis às atividades em causa e a limitação das escolhas disponibilizadas aos consumidores, o que tende a dificultar a correspondência entre o tipo de serviços profissionais disponibilizados e o tipo de serviços procurados, já que os consumidores podem preferir relacionar-se com apenas um prestador de serviços (que disponibilize diversos serviços profissionais), em detrimento de lidar com vários prestadores de serviços (cada um dos quais que disponibilize um determinado tipo de serviços profissionais).

*Proposta de alteração legislativa e/ou regulamentar*

Propõe-se que o legislador, em conjunto com a Ordem dos Farmacêuticos, reavalie as incompatibilidades e os impedimentos relativos à profissão de farmacêutico que possam impedir a oferta multidisciplinar de atividades por parte de sociedades de farmacêuticos, tomando em consideração a sua proporcionalidade face ao objetivo de política pública subjacente.

Como regra geral, essas incompatibilidades e esses impedimentos devem ser abolidos nos casos em que não sejam considerados plenamente fundamentados e adequados ao objetivo de política pública subjacente.

<sup>365</sup> Cf. Lei n.º 53/2015, cit. *supra*, artigo 7.º, n.º 2; Lei n.º 2/2013, cit. *supra*, artigo 27.º, n.º 1, e artigo 27.º, n.º 4.



**Anexo 14: Propostas de alteração do quadro legislativo e regulatório de profissão liberal autorregulada: farmacêutico**

N.º OCDE	N.º e título do ato legislativo	Artigo	Categoria temática	Descrição da restrição à concorrência	Propostas de alteração legislativa e/ou regulatória
01	Decreto-Lei n.º 288/2001 (alterado pela Lei n.º 131/2015) "Estatuto da Ordem dos Farmacêuticos"	Art. 3º	Regime autorregulatório	A Ordem dos Farmacêuticos desempenha: (i) tarefas no âmbito da representação dos farmacêuticos perante outros indivíduos e entidades; e (ii) tarefas no âmbito da regulação da profissão de farmacêutico.	Propõe-se que o legislador altere o quadro legislativo e regulatório separando a função regulatória da função representativa nas Ordens Profissionais. Tal separação envolverá a criação de um órgão independente, que poderá ser externo à Ordem Profissional e por setor de atividade, ou poderá ser criado um órgão dentro da atual Ordem Profissional, efetivamente separado dos restantes órgãos da Ordem Profissional. O órgão independente assumiria a principal regulamentação da profissão, como matérias que dizem respeito ao acesso à profissão. A direção do órgão regulador seria composta por representantes da própria profissão e de outras pessoas, incluindo indivíduos de alto perfil de outros órgãos reguladores ou organizações, representantes de organizações de consumidores e académicos.
02	Decreto-Lei n.º 288/2001 (alterado pela Lei n.º 131/2015) "Estatuto da Ordem dos Farmacêuticos"	Art. 5º	Título profissional/ Atividades reservadas	O título profissional de farmacêutico apenas pode ser atribuído a indivíduos inscritos na Ordem dos Farmacêuticos como membros efetivos da mesma.	Propõe-se que o legislador, em conjunto com as Ordens Profissionais relevantes, reavalie as atividades atualmente reservadas a farmacêuticos [em particular, as atividades relativas a "dispositivos médicos", "prescrições médicas", "colheita de produtos biológicos", "análises clínicas", "níveis séricos" e "análises toxicológicas, hidrológicas, e bromatológicas", constantes do Decreto-Lei n.º 288/2001 (alterado), Art.º 74, n.º 1, Art.º 75.º, alíneas g), k), l) e m), e Art.º 76.º] ou aquelas para as quais exista proposta legislativa para as reservar (nos termos da Proposta de Lei n.º 34/XIII, Arts.º 4.º (1) (2) e 11.º) a indivíduos inscritos na Ordem dos Farmacêuticos.  Como regra geral, as atividades apenas devem ser reservadas a determinados profissionais na estrita medida em que tal seja (i) necessário, (ii) adequado e (iii) proporcional, para garantir o nível mínimo de segurança e qualidade dos serviços em causa, propondo-se que todas as outras sejam eliminadas, na medida em que possam ser desempenhadas por outros profissionais igualmente competentes.
03	Decreto-Lei n.º 288/2001 (alterado pela Lei n.º 131/2015) "Estatuto da Ordem dos Farmacêuticos"	Art. 6º (1)	Qualificações Académicas	Os indivíduos que requeiram a inscrição na Ordem dos Farmacêuticos devem ser titulares, pelo menos, das seguintes qualificações académicas: (i) grau de licenciado em Farmácia ou em Ciências Farmacêuticas, nos casos em que esse título académico tenha sido conferido antes da implementação do Processo de Bolonha; ou (ii) grau de mestre em Ciências Farmacêuticas, nos casos em que esse título académico tenha sido conferido em conformidade com o Processo de Bolonha.	Propõe-se que o legislador, em colaboração com a Ordem dos Farmacêuticos, estabeleça um processo transparente, proporcional e não discriminatório de identificação de vias alternativas de aquisição das qualificações académicas necessárias para acesso à profissão de farmacêutico. Esse processo deverá possibilitar que a profissão de farmacêutico seja acessível a quem seja titular de diplomas universitários que não uma licenciatura em Farmácia ou em Ciências Farmacêuticas, nos casos em que esse título académico tenha sido conferido antes da implementação do Processo de Bolonha, ou um mestrado em Ciências Farmacêuticas, nos casos em que esse título académico tenha sido conferido em conformidade com o Processo de Bolonha. Vias alternativas de acesso à profissão de farmacêutico poderão, nomeadamente, exigir a titularidade de uma pós-graduação ou de um curso de conversão de um determinado grau académico em outro grau académico que permitam o desenvolvimento das atividades em causa com um nível elevado de segurança e qualidade.  Sem prejuízo, todos os indivíduos que pretendam exercer a profissão de farmacêutico deverão completar com sucesso o estágio profissional e devem ser aprovados nos exames da Ordem dos Farmacêuticos requeridos para tal.
04	Decreto-Lei n.º 288/2001 (alterado pela Lei n.º 131/2015) "Estatuto da Ordem dos Farmacêuticos"	Art. 12º (1) (2)	Propriedade/ Sociedade em sociedades profissionais	Os sócios de sociedades de farmacêuticos podem ser os seguintes tipos de agentes: (i) farmacêuticos estabelecidos em Portugal; (ii) sociedades de farmacêuticos; e, (iii) organizações associativas de profissionais equiparados a farmacêuticos constituídas em um país da UE ou do EEE que não Portugal e cuja maioria do capital social e dos direitos de voto seja detida pelos profissionais em causa.	Propõe-se que as normas que restringem a detenção do capital social e/ou dos direitos de voto de sociedades de farmacêuticos sejam revogadas, permitindo que a totalidade ou a maioria desse capital social e desses direitos de voto seja detida por quaisquer indivíduos e entidades (nomeadamente, por indivíduos que não sejam farmacêuticos e por entidades que não sejam sociedades de farmacêuticos).
05	Decreto-Lei n.º 288/2001 (alterado pela Lei n.º 131/2015) "Estatuto da Ordem dos Farmacêuticos"	Art. 12º (7)	Gestão e administração de sociedades profissionais	Os membros do órgão executivo das sociedades de farmacêuticos, independentemente da sua qualidade de membros da Ordem dos Farmacêuticos, devem respeitar os princípios deontológicos, a autonomia técnica e científica e as garantias conferidas aos farmacêuticos pelo quadro legislativo e regulatório relevante.	Propõe-se que as normas que restringem a gestão e a administração de sociedades de farmacêuticos sejam revogadas, permitindo que essas funções possam ser efetuadas por indivíduos que não sejam membros da Ordem dos Farmacêuticos.
06	Decreto-Lei n.º 288/2001 (alterado pela Lei n.º 131/2015) "Estatuto da Ordem dos Farmacêuticos"	Art. 12º (8)	Multidisciplinaridade e em sociedades profissionais	As sociedades de farmacêuticos podem exercer atividades que não a atividade de farmacêuticos nos casos em que as mesmas não sejam incompatíveis com essa atividade e em relação às quais o Estatuto da Ordem dos Farmacêuticos não preveja qualquer impedimento.	Propõe-se que as incompatibilidades e os impedimentos relativos à profissão de farmacêutico que possam impedir a oferta multidisciplinar de atividades por parte de sociedades de farmacêuticos sejam reavaliados pelo legislador, em conjunto com a Ordem dos Farmacêuticos, tomando em consideração a sua proporcionalidade face ao objetivo de política pública subjacente.  Como regra geral, essas incompatibilidades e esses impedimentos deverão ser abolidos nos casos em que não sejam considerados plenamente fundamentados e adequados ao objetivo de política pública subjacente.
07	Decreto-Lei n.º 288/2001 (alterado pela Lei n.º 131/2015)	Art. 74º (1)	Atividades reservadas	Determinadas atividades apenas podem ser desenvolvidas por profissionais específicos e, em particular, por farmacêuticos.	Propõe-se que o legislador, em conjunto com as Ordens Profissionais relevantes, reavalie as atividades atualmente reservadas a farmacêuticos [em particular, as atividades relativas a "dispositivos médicos", "prescrições médicas", "colheita de produtos biológicos", "análises clínicas", "níveis séricos" e "análises toxicológicas, hidrológicas, e bromatológicas", constantes do



N.º OCDE	N.º e título do ato legislativo	Artigo	Categoria temática	Descrição da restrição à concorrência	Propostas de alteração legislativa e/ou regulatória
	"Estatuto da Ordem dos Farmacêuticos"				Decreto-Lei n.º 288/2001 (alterado), Art.º 74, n.º 1, Art.º 75.º, alíneas g), k), l) e m), e Art.º 76.º] ou aquelas para as quais exista proposta legislativa para as reservar (nos termos da Proposta de Lei n.º 34/XIII, Arts.º 4.º (1) (2) e 11.º) a indivíduos inscritos na Ordem dos Farmacêuticos. Como regra geral, as atividades apenas devem ser reservadas a determinados profissionais na estrita medida em que tal seja (i) necessário, (ii) adequado e (iii) proporcional, para garantir o nível mínimo de segurança e qualidade dos serviços em causa, propondo-se que todas as outras sejam eliminadas, na medida em que possam ser desempenhadas por outros profissionais igualmente competentes.
08	Decreto-Lei n.º 288/2001 (alterado pela Lei n.º 131/2015) "Estatuto da Ordem dos Farmacêuticos"	Art. 75º; Art. 76º	Atividades reservadas	Determinadas atividades apenas podem ser desenvolvidas por profissionais específicos e, em particular, por farmacêuticos.	Propõe-se que o legislador, em conjunto com as Ordens Profissionais relevantes, reavalie as atividades atualmente reservadas a farmacêuticos [em particular, as atividades relativas a "dispositivos médicos", "prescrições médicas", "colheita de produtos biológicos", "análises clínicas", "níveis séricos" e "análises toxicológicas, hidrológicas, e bromatológicas", constantes do Decreto-Lei n.º 288/2001 (alterado), Art.º 74, n.º 1, Art.º 75.º, alíneas g), k), l) e m), e Art.º 76.º] ou aquelas para as quais exista proposta legislativa para as reservar (nos termos da Proposta de Lei n.º 34/XIII, Arts.º 4.º (1) (2) e 11.º) a indivíduos inscritos na Ordem dos Farmacêuticos. Como regra geral, as atividades apenas devem ser reservadas a determinados profissionais na estrita medida em que tal seja (i) necessário, (ii) adequado e (iii) proporcional, para garantir o nível mínimo de segurança e qualidade dos serviços em causa, propondo-se que todas as outras sejam eliminadas, na medida em que possam ser desempenhadas por outros profissionais igualmente competentes.
09	Decreto-Lei n.º 288/2001 (alterado pela Lei n.º 131/2015) "Estatuto da Ordem dos Farmacêuticos"	Art. 81º; Art. 82º; Art. 83º	Padrões de qualidade/ Regras de conduta	Estas normas estabelecem alguns deveres de conduta profissional a serem respeitados pelos profissionais em relação à Ordem Profissional dos Farmacêuticos, aos seus colegas de profissão e outros profissionais da saúde, além de certos deveres relacionados às atividades de ensino.	Propõe-se que o órgão que assuma a função regulatória da Ordem profissional densifique os valores e princípios éticos que conduzem ao estabelecimento de padrões de conduta apelando à jurisprudência existente (da própria associação profissional ou dos tribunais) sempre que possível, e que elimine aquelas que são desadequadas, desnecessárias ou desproporcionais ao acesso e exercício da profissão de farmacêutico.
10	Decreto-Lei n.º 288/2001 (alterado pela Lei n.º 131/2015) "Estatuto da Ordem dos Farmacêuticos"	Art. 89º (1)	Incompatibilidades	O farmacêutico só pode exercer outra atividade em regime de acumulação, nos casos e situações expressamente previstos na lei. Não se encontrou informação sobre diploma ou disposição legal que regulamente a norma e que aprove lista de funções cumulativas.	Propõe-se que o legislador regulamente a norma e indique expressamente as atividades ou funções consideradas incompatíveis com a atividade do farmacêutico. Nesse exercício, propõe-se que o legislador reavalie o regime de incompatibilidades e impedimentos, para o exercício da profissão, tendo em conta a sua adequação, necessidade e proporcionalidade, que possam obstar à disponibilização dos serviços em saúde em causa.
12	Proposta de Lei n.º 34/XIII "Definição e regulação dos atos dos profissionais de saúde", que se encontra em discussão na Assembleia da República	Art. 4º (1) (2)	Atividades reservadas	Determinadas atividades apenas podem ser desenvolvidas por profissionais específicos e, em particular, por farmacêuticos.	Propõe-se que o legislador, em conjunto com as Ordens Profissionais relevantes, reavalie as atividades atualmente reservadas a farmacêuticos [em particular, as atividades relativas a "dispositivos médicos", "prescrições médicas", "colheita de produtos biológicos", "análises clínicas", "níveis séricos" e "análises toxicológicas, hidrológicas, e bromatológicas", constantes do Decreto-Lei n.º 288/2001 (alterado), Art.º 74, n.º 1, Art.º 75.º, alíneas g), k), l) e m), e Art.º 76.º] ou aquelas para as quais exista proposta legislativa para as reservar (nos termos da Proposta de Lei n.º 34/XIII, Arts.º 4.º (1) (2) e 11.º) a indivíduos inscritos na Ordem dos Farmacêuticos. Como regra geral, as atividades apenas devem ser reservadas a determinados profissionais na estrita medida em que tal seja (i) necessário, (ii) adequado e (iii) proporcional, para garantir o nível mínimo de segurança e qualidade dos serviços em causa, propondo-se que todas as outras sejam eliminadas, na medida em que possam ser desempenhadas por outros profissionais igualmente competentes.
13	Proposta de Lei n.º 34/XIII "Definição e regulação dos atos dos profissionais de saúde", que se encontra em discussão na Assembleia da República	Art. 11º	Qualificações Académicas	Os indivíduos que requeiram a inscrição na Ordem dos Farmacêuticos devem ser titulares, pelo menos, das seguintes qualificações académicas: (i) grau de licenciamento em Farmácia ou em Ciências Farmacêuticas, nos casos em que esse título académico tenha sido conferido antes da implementação do Processo de Bolonha; ou (ii) grau de mestre em Ciências Farmacêuticas, nos casos em que esse título académico tenha sido conferido em conformidade com o Processo de Bolonha.	Propõe-se que o legislador, em colaboração com a Ordem dos Farmacêuticos, estabeleça um processo transparente, proporcional e não discriminatório de identificação de vias alternativas de aquisição das qualificações académicas necessárias para acesso à profissão de farmacêutico. Esse processo deverá possibilitar que a profissão de farmacêutico seja acessível a quem seja titular de diplomas universitários que não uma licenciatura em Farmácia ou em Ciências Farmacêuticas, nos casos em que esse título académico tenha sido conferido antes da implementação do Processo de Bolonha, ou um mestrado em Ciências Farmacêuticas, nos casos em que esse título académico tenha sido conferido em conformidade com o Processo de Bolonha. Vias alternativas de acesso à profissão de farmacêutico poderão, nomeadamente, exigir a titularidade de uma pós-graduação ou de um curso de conversão de um determinado grau académico em outro grau académico que permitam o desenvolvimento das atividades em causa com um nível elevado de segurança e qualidade. Sem prejuízo, todos os indivíduos que pretendam exercer a profissão de farmacêutico deverão completar com sucesso o estágio profissional e devem ser aprovados nos exames da Ordem dos Farmacêuticos requeridos para tal.
14 e 15	Portaria n.º 150/2015 "Taxas de licenciamento de estabelecimentos prestadores de cuidados de saúde"	Não se efetua proposta de alteração legislativa atento que o escopo do diploma legislativo em referência se reporta a medidas de licenciamento no retalho, por estabelecimentos prestadores de cuidados de saúde, conquanto que o Projeto AdC 2020 respeita a medidas que visem regular o acesso e o exercício à profissão, por profissionais que careçam de estar inscritos numa Ordem profissional.			



### III. SEGUNDA PARTE: PROPOSTAS DE ALTERAÇÃO DO ATUAL QUADRO LEGISLATIVO E REGULATÓRIO NACIONAL – SETOR DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO, FERROVIÁRIO, MARÍTIMO E PORTUÁRIO

Os serviços de transporte são um elemento essencial do plano estratégico para o desenvolvimento sustentado da economia nacional. Fornecem serviços essenciais para empresas e indivíduos, contribuindo para a mobilidade de mercadorias e passageiros. Atuam também como *inputs* essenciais para a atividade económica das empresas e para as famílias. Isso significa que elas têm um efeito multiplicador significativo na economia como um todo.

O funcionamento eficiente destes mercados pode ser afetado por um enquadramento legal e regulatório com impacto concorrencial que reduza as condições de acesso ou o exercício da atividade, em que os operadores de transportes podem não ter a capacidade de entrar no mercado ou terem poucos ou nenhum incentivo para inovar e melhorar os seus serviços. Como consequência, os consumidores, empresas e indivíduos, podem não beneficiar de todas as suas valências, decorrentes da falta de acesso, de prestações de serviços inadequadas, de prestações de serviços não inovadoras, bem como de preços que não refletem o custo subjacente.

Neste contexto, e na sequência do "Relatório de Recomendações da OCDE" resultante da parceria entre a AdC e a OCDE, o Relatório da AdC visa propor propostas de alteração concretas do atual quadro legislativo e regulatório nacional, para os vários segmentos do setor de transporte analisados, isto é, rodoviário, ferroviário, marítimo e portuário, com vista a eliminar ou mitigar as disposições normativas com impacto concorrencial e aumentar a concorrência no setor dos transportes.

#### III.1. Breve caracterização económica do setor de transportes

Em 2015<sup>366</sup>, o setor dos transportes, em Portugal, gerou um valor acrescentado bruto (VAB) de EUR 7,7 mil milhões para a economia portuguesa, correspondente a 4,3% do produto interno bruto (PIB). No mesmo ano, empregou cerca de 155 000 pessoas, representando cerca de 3% de toda a população empregada.

De todos os modos de transporte, o transporte terrestre (rodoviário e ferroviário) é aquele que gera maior valor, representando cerca de 40% do valor agregado do setor, em 2015. O transporte aéreo é responsável por uma parcela de 12%, enquanto o transporte marítimo representa apenas 2% do VAB do setor, no mesmo ano.<sup>367</sup>

Em 2016, mais de 900 milhões de passageiros foram servidos em Portugal<sup>368</sup>; 92% destes foram transportados por modo terrestre. Mais da metade dos passageiros utilizou o transporte rodoviário e uma parte substancial dos passageiros optou por ferrovias, que desempenham um papel particularmente importante na conexão da costa de norte a sul. O transporte aéreo ainda tem uma dimensão limitada em Portugal e apenas uma fração muito pequena de passageiros foi transportada por modo marítimo, normalmente através de vias navegáveis interiores.

No mesmo ano, foram transportados cerca de 250 milhares de Kgs de carga em Portugal<sup>369</sup>. Mais uma vez, o transporte terrestre é o modo mais comum, representando cerca de dois terços de toda a carga movimentada, quase inteiramente por estrada. O transporte marítimo, que também desempenha um papel importante no transporte de mercadorias, representa mais de um terço de todo o transporte de mercadorias

<sup>366</sup> OECD (2017), "Value Added and its Components by Activity, ISIC rev4", "Labour input by activity, ISIC rev4", National Accounts of OECD Countries, Vol. 2017, Issue 2: Detailed Tables, [https://stats.oecd.org/Index.aspx?DataSetCode=SNA\\_TABLE6A](https://stats.oecd.org/Index.aspx?DataSetCode=SNA_TABLE6A); INE (2015), [https://www.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine\\_indicadores&indOcorrCod=0008484&contexto=bd&selTab=tab2](https://www.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine_indicadores&indOcorrCod=0008484&contexto=bd&selTab=tab2)

<sup>367</sup> OECD (2017), "Value Added and its Components by Activity, ISIC rev4", "Labour input by activity, ISIC rev4", National Accounts of OECD Countries, Vol. 2017, Issue 2: Detailed Tables, [https://stats.oecd.org/Index.aspx?DataSetCode=SNA\\_TABLE6A](https://stats.oecd.org/Index.aspx?DataSetCode=SNA_TABLE6A); INE (2015), [https://www.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine\\_indicadores&indOcorrCod=0008484&contexto=bd&selTab=tab2](https://www.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine_indicadores&indOcorrCod=0008484&contexto=bd&selTab=tab2)

<sup>368</sup> INE (2017), "Transport and communications statistics - 2016", [https://www.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine\\_publicacoes&PUBLICACOESpub\\_boui=277050476&PUBLICACOESmodo=2&xlang=en](https://www.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine_publicacoes&PUBLICACOESpub_boui=277050476&PUBLICACOESmodo=2&xlang=en)

<sup>369</sup> INE (2017), "Transport and communications statistics - 2016", [https://www.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine\\_publicacoes&PUBLICACOESpub\\_boui=277050476&PUBLICACOESmodo=2&xlang=en](https://www.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine_publicacoes&PUBLICACOESpub_boui=277050476&PUBLICACOESmodo=2&xlang=en)



em 2016. O transporte ferroviário e o transporte aéreo têm uma pequena parte do transporte de mercadorias.

### III.2. Visão geral da totalidade de propostas para a reforma legislativa e regulatória e dos benefícios esperados da sua implementação

#### **Totalidade de propostas para a reforma legislativa e regulatória**

O Relatório da AdC promove e acompanha a implementação das recomendações identificadas no "Relatório de Recomendações da OCDE", para o setor dos transportes analisados, porém, não da sua totalidade.

Neste contexto, o Relatório da AdC parte da identificação inicial de 417 recomendações efetuadas no "Relatório de Recomendações da OCDE". Este número inclui 24 disposições que foram consideradas como um encargo administrativo desproporcional para os consumidores e empresas (2 delas sem recomendação) e, ainda, 26 disposições consideradas obsoletas ou em desuso. As remanescentes 367 disposições foram identificadas como barreiras à concorrência, nas quais estão incluídas 64 disposições adotadas por um conjunto ilustrativo de nove municípios, da regulamentação do transporte rodoviário de passageiros em táxis, a nível municipal, as quais não serão objeto de proposta de alteração legislativa, neste Relatório da AdC<sup>370</sup>. Discriminam-se, ainda, um conjunto adicional de oito diplomas considerados obsoletos e disposições que necessitam de regulamentação aplicáveis ao setor ferroviário, referidos de forma agregada no "Relatório de Recomendações da OCDE", Vol. I (Cap. 4), que acrescem às 26 disposições obsoletas já identificadas nesse Relatório. Algumas das disposições consideradas como encargos administrativos desproporcionais foram consideradas como barreiras à concorrência, pelo que, o Relatório da AdC considera apenas 15 disposições deste tipo para implementação.

Resulta do exposto, que o Relatório da AdC propõe 379 propostas de alteração legislativas e regulamentares específicas, cuja implementação, pelo legislador, importa assegurar, com vista a eliminar ou mitigar as disposições normativas com impacto concorrencial e aumentar a concorrência nos mercados, seja do ponto de vista do seu acesso ou do seu exercício.

**Tabela 3: Número total de propostas de alteração legislativa e regulamentar no setor dos transportes**

Setor de Transportes	"Relatório de Recomendações da OCDE"	"Relatório da AdC - Plano de Ação para a Reforma Legislativa e Regulatória"
Rodoviário	203 <sup>(1)</sup>	139 <sup>(1)(6)</sup>
Ferroviário	77 <sup>(2)</sup>	103 <sup>(7)(8)</sup>
Marítimo	43 <sup>(3)</sup>	43 <sup>(9)</sup>
Portuário	73 <sup>(4)</sup>	73 <sup>(10)</sup>
Legislação transversal e horizontal	21	21
<b>Total</b>	<b>417 <sup>(5)</sup></b>	<b>379 <sup>(11)</sup></b>

**Fonte:** "Relatório de Recomendações da OCDE", Vol. I, *Transport Sector*, Portugal, 2018 (V. *Table 1.1.*).

**Nota (1):** inclui 7 recomendações e/ou propostas face a disposições com encargos administrativos desproporcionais e 5 relativas a disposições obsoletas ou em desuso.

**Nota (2):** inclui 14 recomendações relativas a disposições obsoletas ou em desuso.

**Nota (3):** inclui 12 recomendações referentes a disposições com encargos administrativos desproporcionais e 7 relativas a disposições obsoletas ou em desuso.

**Nota (4):** inclui 5 recomendações referentes a disposições com encargos administrativos desproporcionais.

**Nota (5):** inclui 24 recomendações referentes a disposições com encargos administrativos desproporcionais e 26 relativas a disposições obsoletas ou em desuso.

<sup>370</sup> Clarifica-se que apenas as normas gerais habilitantes, designadamente, a Lei n.º 18/97, de 11 de junho (que transfere a possibilidade de estabelecer restrições quantitativas (quotas) e restrições geográficas aos municípios sobre o número de táxis disponíveis no respetivo município) e o Decreto-Lei n.º 251/98, de 11 de agosto (que estabelece as principais regras de acesso à atividade e ao mercado dos serviços de táxi) são objeto de proposta de alteração legislativa e regulatória no Relatório da AdC. As disposições objeto de proposta de alteração do quadro legislativo e regulatório do transporte rodoviário de passageiros em táxis encontram-se identificadas em anexo no presente Relatório.



**Nota (6):** não inclui 64 disposições adotadas por nove municípios, todos da área metropolitana de Lisboa, escolhidos de forma ilustrativa, quanto à regulamentação do transporte rodoviário de passageiros em táxis.

**Nota (7):** inclui 22 propostas relativas a disposições obsoletas ou em desuso.

**Nota (8):** inclui 8 diplomas considerados obsoletos e 18 disposições que necessitam de regulamentação, referidas no “Relatório de Recomendações da OCDE”, Vol. I, *Transport Sector*, Portugal, 2018 (*Chapter 4*), e constantes do Relatório da AdC (RL\_AdC- 1 a 26).

**Nota (9):** inclui as 11 recomendações do “Relatório de Recomendações da OCDE”, Vol. I, *Transport Sector*, Portugal, 2018, como referentes a disposições com encargos administrativos desproporcionais considerando 3 das mesmas como barreiras à concorrência.

**Nota (10):** inclui e reclassifica as recomendações do “Relatório de Recomendações da OCDE”, Vol. I, *Transport Sector*, Portugal, 2018, como referentes a disposições com encargos administrativos desproporcionais como barreiras à concorrência.

**Nota (11):** inclui 15 propostas referentes a disposições com encargos administrativos desproporcionais e 34 relativas a disposições obsoletas ou em desuso.

As disposições objeto de propostas de alteração do quadro legislativo e regulatório específicas de cada meio de transporte ou serviço auxiliar ao transporte encontram-se identificadas em anexos ao presente Relatório da AdC (*Cf.* Anexo 17 a Anexo 41).

### ***Benefícios***

O Relatório da AdC descreve os benefícios esperados da implementação da totalidade das propostas de alteração legislativas e regulatórias identificadas, tendo por base os benefícios identificados no “Relatório de Recomendações da OCDE”. Os benefícios identificados podem ser de dois tipos, qualitativos e quantitativos. Estas estimativas fornecem uma estimativa quantitativa dos benefícios para a economia portuguesa das alterações propostas, nomeadamente ao nível do crescimento da produtividade, do aumento do investimento e da inovação e da criação de emprego.

#### ***Benefícios qualitativos***

Os benefícios qualitativos têm por pressuposto que a eliminação de barreiras à entrada e ao exercício conduzirá a um aumento do número de operadores na oferta de serviços de transporte e de serviços auxiliares ao transporte (como sejam, escolas de condução, institutos profissionais de formação para condutores, centros de inspeção automóvel, empresas de aluguer de veículos, como aqui analisados). Este efeito contribuirá para uma oferta mais ampla de serviços, para serviços mais inovadores, bem como para preços mais competitivos para os consumidores. Em resultado, tal redução de preços gerará um aumento da procura dos serviços de transporte e de serviços auxiliares ao transporte. Em geral, estima-se que ocorram melhorias tangíveis ao nível da mobilidade, na qualidade, bem como na confiança dos consumidores na prestação destes serviços, na sua variedade, diversidade e competitividade, atraindo novos clientes.

#### ***Benefícios quantitativos***

Os benefícios quantitativos estimados são de dois tipos: assentes numa redução de preço e considerando os potenciais efeitos económicos multiplicadores na economia como um todo.

Com base numa estimativa assente numa elasticidade da procura de - 2 e numa redução de preço de 2,5%, como resultado da implementação das recomendações e propostas de alteração legislativas específicas apresentadas, estima-se um impacto positivo total na economia portuguesa de cerca de EUR 249 milhões por ano, tomando por base dados de 2015. Este valor anual inclui um montante de cerca de EUR 27,26 milhões, em resultado do reinvestimento de capital disponível, pelas empresas, em face da eliminação de requisitos mínimos de capital exigidos para o licenciamento e/ou exercício da atividade de operadores de transportes, na sequência da implementação das propostas de recomendações de alteração do quadro legal em vigor.

De notar que este valor está subestimado, não se contabilizando a totalidade dos benefícios que poderiam advir da implementação de todas as propostas de alteração do quadro legal, nos setores marítimo e portuário, atenta a ausência de dados fiáveis. No setor marítimo apenas se quantificam os benefícios estimados para a cabotagem marítima e, no setor portuário, apenas se estimam os benefícios com as alterações ao regime de obtenção e renovação do certificado de isenção de pilotagem.

**Tabela 4: Síntese dos benefícios quantitativos anuais para a economia portuguesa resultantes da implementação das propostas de alteração legislativas e regulamentares específicas no setor dos transportes (2015)**

Setor de Transportes	Benefícios estimados para a economia via excedente do consumidor (Benefícios anuais - EUR milhões)		Benefícios estimados para a economia via receitas das empresas (Benefícios anuais - EUR milhões) (Eliminação de capital mínimo e reinvestimento do capital: 10 anos, BCE = 1.16) (*)
	(Elasticidade da procura: - 2; Redução de preço: 2.5%)	(Outras estimativas: Annexes 3.B a 3.D)	
<b>Rodoviário</b>	<b>199,41</b>		<b>27,26</b>
Escolas de condução	2,31	04-3.7	
Institutos de formação profissionais	5,47		1,62
Centros de inspeção periódica	7,99	7.3-16.7	
Transporte de passageiros – Carreiras de longa distância	14,99	3.7-6.9	10,69
Estações centrais de camionagem	2,29		
Transporte de passageiros – Táxi	6,17		0,22
Aluguer de veículos de passageiros (rent-a-car)	26,82		
Transporte de mercadorias	132,07		14,69
Aluguer de veículos de mercadorias (rent-a-truck)	1,30		0,04
<b>Ferroviário</b>	<b>12,53</b>		
<b>Marítimo (apenas cabotagem marítima)</b>	<b>3,33</b>		
<b>Portuário (apenas certificado de isenção de pilotagem)</b>	<b>4,74</b>		
<b>TOTAL</b>		<b>249,28</b>	

**Fonte:** “Relatório de Recomendações da OCDE”, Vol. I, *Transport Sector*, Portugal, 2018 (V. *Table 1.2.*; e *Annex 3.B.2.*). Foram, ainda, efetuadas estimativas utilizando outras metodologias de quantificação dos benefícios esperados (V. *Annexes 3.B. a 3.D.* - setor rodoviário).

**Fonte:** Dados do INE - Instituto Nacional de Estatística, volume de negócios por atividade, por códigos de CAE, 2015, [https://www.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine\\_indicadores&indOcorrCod=0008484&contexto=bd&selTab=tab2](https://www.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine_indicadores&indOcorrCod=0008484&contexto=bd&selTab=tab2); e, de forma residual, com dados da SABI, Informa DB, 2015, <https://www.informadb.pt/idbweb/public/ASABI.xhtml>

**Nota (\*):** Reinvestimento de capital disponível, pelas empresas, em face da eliminação de requisitos mínimos de capital exigidos para o licenciamento e/ou exercício da atividade de operadores de transportes. Taxa à vista (*spot rate*) para obrigações do governo central da área do euro, V. Banco Central Europeu (BCE), curvas de rendimento da área do euro, [https://www.ecb.europa.eu/stats/financial\\_markets\\_and\\_interest\\_rates/euro\\_area\\_yield\\_curves/html/index.en.html](https://www.ecb.europa.eu/stats/financial_markets_and_interest_rates/euro_area_yield_curves/html/index.en.html) (consultado em 18 de janeiro de 2018).

Além disso, devem, ainda, considerar-se potenciais efeitos económicos multiplicadores. Com efeito, os serviços de transporte têm um peso na economia que vai além do valor do seu VAB e do emprego que geram diretamente, pois atuam como *inputs* essenciais para a atividade económica das empresas e para as famílias. Isso significa que elas têm um efeito multiplicador significativo na economia como um todo. Foi possível estimar, com contributos do CEGEA<sup>371</sup> que, em 2013, o efeito multiplicador no setor dos transportes (Eurostat NACE H.49), foi de 1,018<sup>372</sup>. Isto significa que cada EUR 1 de procura final adicional dos serviços de transporte conduzirá a um aumento de EUR 1,018 no VAB de Portugal.

<sup>371</sup> Cf. Relatório de Recomendações da OCDE, *Transport Sector*, Portugal, 2018, com contributos do CEGEA – Católica Porto Business School (*Centro de Estudos de Gestão e Economia Aplicada*).

<sup>372</sup> Metodologia de Matrizes Input-Output do INE, v. documento do INE, “*Sistema Integrado de Matrizes Simétricas Input-Output, 2013*”, disponível em [https://www.ine.pt/ngt\\_server/attachfileu.jsp?look\\_parentBoui=294445743&att\\_display=n&att\\_download=y](https://www.ine.pt/ngt_server/attachfileu.jsp?look_parentBoui=294445743&att_display=n&att_download=y); e, para as matrizes, 2013, último ano para o qual foram calculadas pelo INE, disponível em [https://www.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine\\_publicacoes&PUBLICACOESpub\\_boui=293723555&PUBLICACOESmodo=2&xlang=pt](https://www.ine.pt/xportal/xmain?xpid=INE&xpgid=ine_publicacoes&PUBLICACOESpub_boui=293723555&PUBLICACOESmodo=2&xlang=pt)



### III.3. Top 16: Priorização de propostas de alteração do quadro legislativo e regulatório do setor de transporte rodoviário, ferroviário, marítimo e portuário

Nesta secção, o Relatório da AdC identifica um conjunto de propostas de alteração legislativas e regulatórias prioritárias, cuja sua implementação pelo legislador será acompanhada de perto pela AdC, procurando contribuir, no âmbito das suas competências e atribuições, para o aperfeiçoamento do sistema normativo português em todos os domínios que possam afetar a livre concorrência.

#### III.3.1. Setor de transporte rodoviário

##### *Propostas prioritárias de alteração do quadro legislativo e regulatório do setor do transporte rodoviário*

**1. Propõe-se que o legislador revogue o regime de licenciamento obrigatório para os operadores de transporte de mercadorias por conta de outrem, utilizando apenas veículos automóveis ou conjuntos de veículos de mercadorias, com peso bruto igual ou superior a 2,500 Kgs e até 3,500 Kgs, no mercado nacional, incluindo o Continente, os Açores e a Madeira<sup>373</sup>.**

A proposta de alteração legislativa harmoniza a legislação nacional com a legislação europeia. Os Regulamentos da UE que regulam os critérios de licenciamento obrigatórios mínimos – o Regulamento (CE) n.º 1071/2009 e o Regulamento (CE) n.º 1072/2009 - apenas exigem uma licença comunitária para os operadores de transporte que utilizam veículos automóveis ou combinações de veículos acima de 3,500 Kgs<sup>374</sup>. Embora estes Regulamentos proporcionem aos Estados-Membros a possibilidade de solicitar requisitos adicionais, desde que sejam proporcionados, a avaliação comparativa a nível da UE demonstra que apenas quatro dos Estados-Membros opta por ser mais restritivo – Portugal, França, Itália e a Letónia<sup>375</sup>.

Alternativamente, propõe-se que o legislador reavalie cada um dos quatro requisitos atuais de licenciamento - boa reputação; capacidade financeira; competência profissional; estabelecimento efetivo e estável -, tendo em vista reduzir algum(s) deles ou reajustá-los, de acordo com os princípios da proporcionalidade, da adequação e da necessidade. Efetivamente, do "Pacote Rodoviário da UE (2017)"<sup>376</sup> consta uma *proposta* de alteração dos Regulamentos da UE referidos, que consiste em estender o regime de licenciamento aos transportadores da UE que operem exclusivamente com veículos de mercadorias *ligeiros*, ainda que não sujeitos à totalidade dos quatro requisitos de licenciamento.

A implementação desta proposta de alteração legislativa permitirá o aumento da entrada de operadores no mercado português. Contribuirá também para uma maior competitividade de preços no transporte de mercadorias de pequena dimensão.

Foi estimado um benefício de cerca de **EUR 132 milhões anuais**<sup>377</sup> para o consumidor, devido a um efeito de maior competitividade de preços, motivado pela entrada ou ameaça de entrada de novos operadores de transporte de mercadorias, bem como de adaptação da estratégia de preços dos incumbentes.

<sup>373</sup> Cf. Decreto-Lei n.º 257/2007, de 16 de julho (alterado pelo Decreto-Lei n.º 136/2009, de 5 de junho), artigo 3.º, n.º 1; Decreto Legislativo Regional n.º 7/2010/A, de 5 de março (alterado pelo Decreto Legislativo Regional n.º 4/2013/A, de 24 de maio), artigo 3.º, n.º 1 e artigo 37.º; e Decreto Legislativo Regional n.º 10/2009/M, de 30 de março (alterado pelo Decreto Legislativo Regional n.º 40/2012/M, de 27 de dezembro), artigo 4.º, n.º 1.

<sup>374</sup> Cf. Regulamento (CE) n.º 1071/2009, de 21 de outubro, que estabelece regras comuns no que se refere aos requisitos para o exercício da atividade de transportador rodoviário, artigo 1.º, n.º 4, alínea a) e artigo 2.º, n.º 1; e Regulamento (CE) n.º 1072/2009, de 21 de outubro, que estabelece regras comuns para o acesso ao mercado do transporte internacional rodoviário de mercadorias, artigo 1.º, n.º 5, alínea c).

<sup>375</sup> Cf. "Relatório da Comissão ao Parlamento Europeu e ao Conselho sobre a aplicação de certas disposições do Regulamento (CE) n.º 1071/2009 que estabelece regras comuns no que se refere aos requisitos para o exercício da atividade de transportador rodoviário (2.º relatório da Comissão sobre a aplicação, pelos Estados-Membros, de certas disposições relativas ao acesso à profissão de transportador rodoviário)", COM(2017) 116 final, pp. 4-5, isto é, Portugal, França, Itália e Letónia, disponível em <https://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2017/PT/COM-2017-116-F1-PT-MAIN-PART-1.PDF>

<sup>376</sup> Cf. "Proposta de Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que altera o Regulamento (CE) n.º 1071/2009 e o Regulamento (CE) n.º 1072/2009 com vista à sua adaptação à evolução do setor", 31.05.2017, COM(2017) 281 final - 2017/0123 (COD), disponível em <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:52017PC0281&from=EN>

<sup>377</sup> Cf. "Relatório de Recomendações da OCDE", Vol. I, *Transport Sector*, Portugal, 2018 (v. *Annex 3.A.2.*).





**2. Propõe-se que o legislador revogue o critério de licenciamento obrigatório que impõe um requisito de capital mínimo sobre determinadas categorias de operadores, para iniciarem a atividade. O montante de capitais mínimo é imposto a operadores de transporte de passageiros (em autocarros, para o transporte de mais de nove pessoas, incluindo o condutor<sup>378</sup>); a operadores de transporte de mercadorias por conta de outrem utilizando veículos automóveis ou conjuntos de veículos de mercadorias com peso bruto igual ou superior a 2,500 Kgs, no Continente<sup>379</sup>, na Madeira<sup>380</sup> e nos Açores<sup>381</sup>; bem como a prestadores de serviços de aluguer de camiões sem condutor para o transporte de mercadorias acima de 6,000 Kgs<sup>382</sup>.**

A proposta de alteração legislativa harmoniza a legislação nacional com a legislação europeia.

Os Regulamentos da UE que regulam o critério de capacidade financeira mínima dos operadores de transporte de passageiros e de mercadorias - o Regulamento (CE) n.º 1071/2009 e o Regulamento (CE) n.º 1072/2009 - não exigem qualquer capital mínimo para o início da atividade, apenas um capital mínimo por veículo, e apenas acima de 3,500 Kgs, utilizado na prestação do serviço de transporte<sup>383</sup>.

No mesmo sentido, a Diretiva da UE que regulamenta os serviços de aluguer de camiões sem condutor – a Diretiva (CE) n.º 2006/1/CE - também não exige nenhum capital mínimo para iniciar a atividade ou durante o exercício financeiro<sup>384</sup>.

Embora estes normativos europeus proporcionem aos Estados-Membros a possibilidade de solicitar requisitos adicionais, desde que sejam proporcionados, a avaliação comparativa a nível da UE demonstra que a maioria dos Estados-Membros opta por não os impor<sup>385</sup>.

Propõe-se que qualquer outro montante de capital inicial necessário para o licenciamento de uma empresa, a nível nacional, deve estar de acordo com as regras gerais para a constituição de uma empresa, em

<sup>378</sup> Cf. Decreto-Lei n.º 3/2001, de 10 de janeiro (alterado pelo Decreto-Lei n.º 90/2002, de 4 de novembro), artigo 8.º, n.º 2. O operador deve provar que possui um capital mínimo de EUR 100 000 para iniciar a atividade.

<sup>379</sup> Cf. Decreto-Lei n.º 257/2007, de 16 de julho (alterado pelo Decreto-Lei n.º 136/2009, de 5 de junho), artigo 9.º, n.ºs 2 e 3. O operador deve provar que possui um capital mínimo de EUR 50 000, para veículos entre 2,500 Kgs e até 3,500 Kgs, e de EUR 125 000, para veículos acima de 3,500 Kgs, para iniciar a atividade. O operador deve, ainda, assegurar um capital e reservas, operando exclusivamente com veículos com tonelagem inferior a 3,500 Kgs, de EUR 9 000 pelo primeiro e de EUR 5 000 por cada um dos subsequentes veículos; e, ainda, mesmo quando o licenciamento seja efetuado para operar não exclusivamente com estes camiões ligeiros, deve assegurar um capital e reservas mínimo para cada um destes veículos de tonelagem ligeira, de EUR 1 500.

<sup>380</sup> Cf. Decreto Legislativo Regional n.º 10/2009/M, de 30 de março (alterado pelo Decreto Legislativo Regional n.º 40/2012/M, de 27 de dezembro), artigo 9.º, n.º 3. O requisito de capital mínimo não é exigido para iniciar a atividade. O operador deve, ainda, assegurar um capital e reservas, operando exclusivamente com veículos com tonelagem inferior a 3,500 Kgs, de EUR 5 000 pelo primeiro e de EUR 1 000 por cada um dos subsequentes veículos; e, ainda, mesmo quando o licenciamento seja efetuado para operar não exclusivamente com estes camiões ligeiros, deve assegurar um capital e reservas mínimo para cada um destes veículos de tonelagem ligeira, de EUR 5 000.

<sup>381</sup> Cf. Decreto Legislativo Regional n.º 7/2010/A, de 5 de março (alterado pelo Decreto Legislativo Regional n.º 4/2013/A, de 24 de maio), artigo 8.º, n.ºs 2, 3 e 4, e artigo 37.º. O operador deve provar que possui um capital mínimo de EUR 25 000, para veículos entre 2,500 Kgs e até 3,500 Kgs, e de EUR 50 000, para veículos acima de 3,500 Kgs, para iniciar a atividade. O operador deve, ainda, assegurar um capital e reservas, operando exclusivamente com veículos com tonelagem inferior a 3,500 Kgs, de EUR 5 000 pelo primeiro e de EUR 1 000 por cada um dos subsequentes veículos; e, ainda, mesmo quando o licenciamento seja efetuado para operar não exclusivamente com estes camiões ligeiros, deve assegurar um capital e reservas mínimo para cada um destes veículos de tonelagem ligeira, de EUR 1 000.

<sup>382</sup> Cf. Decreto-Lei n.º 15/88, de 16 de janeiro (alterado pelo Decreto-Lei n.º 203/99, de 9 de junho), artigo 2.º, n.º 1, alínea d). O operador deve provar que possui um capital mínimo de EUR 50 000 para iniciar a atividade.

<sup>383</sup> Cf. Regulamento (CE) n.º 1071/2009, de 21 de outubro, artigo 1.º, n.º 4, alínea a) e artigo 7.º, n.º 1; e Regulamento (CE) n.º 1072/2009, de 21 de outubro, artigo 1.º, n.º 5, alínea c).

<sup>384</sup> Cf. "Avaliação *ex-post* da Diretiva (CE) n.º 2006/1/CE" (2016), Final Report - MOVE/D3/2015-423", apenas dois Estados-Membros, Portugal e Itália, exigem um capital mínimo de pelo menos EUR 50 000 para iniciar a atividade, disponível em <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/facts-fundings/evaluations/doc/2016-ex-post-evaluation-of-directive-2006-1-ec-final-report.pdf>

<sup>385</sup> Cf. "Avaliação *ex post* do Regulamento (CE) n.º 1071/2009 e do Regulamento (CE) n.º 1072/2009 (2015), Final Report, MOVE/D3/2014 – 254 (2015)", apenas a Dinamarca exigirá aos operadores de transporte EUR 20 100 para iniciar a atividade, disponível em <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/facts-fundings/evaluations/doc/2015-12-ex-post-evaluation-regulations-2009r1071-and-2009r1072.pdf>



conformidade com o Código das Sociedades Comerciais e com o Código de Registo Comercial Português, podendo ser feito *online* através da plataforma “empresa na hora”<sup>386</sup>.

A implementação destas propostas de alteração legislativa permitirá aos operadores reinvestirem o seu capital, aumentando a sua competitividade e promovendo preços mais competitivos, em benefício dos consumidores.

Foi estimado um benefício de cerca de **EUR 27,26 milhões anuais**<sup>387</sup>, em resultado do reinvestimento de capital disponível, pelas empresas, em face da eliminação de requisitos mínimos de capital exigidos para o licenciamento e/ou exercício da atividade de operadores de transportes, na sequência da implementação das propostas de alteração do quadro legal em vigor.

**3. Propõe-se que o legislador regulamente o Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros, previsto para novembro de 2015<sup>388</sup>, no que concerne aos requisitos de autorização para que operadores de transporte de passageiros possam ter acesso ao mercado de carreiras de longa distância, quer na oferta de “Serviços Expresso”, quer na oferta de “Serviços de Alta Qualidade”. O novo quadro legal e regulatório deve revogar as restrições de acesso e de preços, atualmente em vigor, para ambos os segmentos de mercado, promovendo a liberalização de acesso ao mercado.**

Propõe-se que a liberalização do acesso ao mercado das carreiras de longa distância, consista na revogação das condições que impõem que apenas sejam autorizados a explorar estas carreiras de longa distância os operadores que já sejam previamente operadores de transporte rodoviário público de passageiros, ou aqueles que estejam previamente já presentes num dos pontos de início ou de fim ou em parte da carreira<sup>389,390</sup>.

Propõe-se, também, a revogação do esquema de preço mínimo garantido aos operadores, que consiste na imposição de um preço mínimo de 10% ou 15% (consoante a utilização de veículos de qualidade tipo II ou tipo III), para além de um preço máximo de referência estabelecido por quilómetro rodoviário de serviços públicos interurbanos de passageiros rodoviários<sup>391</sup>.

<sup>386</sup> [http://www.empresanahora.mj.pt/ENH/sections/PT\\_inicio.html](http://www.empresanahora.mj.pt/ENH/sections/PT_inicio.html)

<sup>387</sup> Cf. “Relatório de Recomendações da OCDE”, Vol. I, *Transport Sector*, Portugal, 2018 (v. *Table 1.2.; Annex 3.A.2.*); e, ainda, Relatório da AdC, Tabela 4.

<sup>388</sup> Cf. Lei n.º 52/2015, de 9 de junho (alterada pelo Decreto-Lei n.º 86-D/2016, de 30 de dezembro), artigo 6.º, n.º 1, artigo 15.º e artigo 16.º, alíneas b) e c), e Anexo, artigo 33.º, n.º 1). Com a sua entrada em vigor revogou o Decreto-Lei n.º 399-F/84, de 28 de dezembro (alterado pelo Decreto-Lei n.º 190/90, de 8 de junho), e o Decreto-Lei 339-E/84, de 28 de dezembro, que regulamentam o acesso ao mercado de carreiras de longa distância, quer na oferta de “Serviços Expresso” para percursos acima de 50Km, quer na oferta de “Serviços de Alta Qualidade” para percursos acima de 100Km, salvaguardando, no entanto, a sua manutenção em vigor, até à aprovação de nova legislação, o que não sucedeu até à presente data, como resulta da consulta ao *website* do IMT, disponível em <http://www.imt-ip.pt/sites/IMTT/Portugues/TransportesRodoviaros/TransportePublicoPassageiros/ServicoExpresso/Paginas/ServicosExpressoseAltaQualidade.aspx> (consultado em 23 de maio de 2018).

<sup>389</sup> Cf. Decreto-Lei n.º 326/83, de 6 de julho, artigo 3.º, n.ºs 1 e 2; Decreto-Lei n.º 399-F/84, de 28 de dezembro (alterado pelo Decreto-Lei n.º 190/90, de 8 de junho), artigo 1.º, n.ºs 1 e 2 e artigo 7.º; e Portaria n.º 23/91, de 10 de janeiro, artigo 1.º, n.º 1, alínea b) e artigo 9.º, n.º 1. Para fornecer “Serviços Expressos”, é necessária uma autorização do IMT, e apenas os operadores que já possuam uma concessão para o fornecimento de transporte rodoviário público de passageiros, ou que estejam presentes em pelo menos um dos pontos terminais do novo serviço e em parte da carreira, no mesmo itinerário ou em itinerário paralelo, podem ver avaliado o seu pedido de autorização.

<sup>390</sup> Cf. Decreto-Lei n.º 375/82, de 11 de setembro, artigo 2.º; Decreto-Lei n.º 399-E/84, de 28 de dezembro, artigo 1.º, n.º 1; e Despacho MES n.º 151/85, de 25 de maio (alterado por Despacho MOPTC n.º 35 - XII/92, de 28 de abril), artigo 1.º e artigo 2.º. Para fornecer “Serviços de Alta Qualidade”, é necessária uma autorização do IMT, e apenas empresas que já operam um serviço público de transporte rodoviário de passageiros ou agências de viagem e turismo podem solicitar autorização. Especificamente: i) as concessionárias devem possuir uma concessão em uma rota que toque um dos pontos terminais do serviço solicitado; ii) as agências de viagens e turismo devem ter uma sede ou uma filial, e devem estar ativas por mais de três anos na área onde um ponto final do serviço solicitado está localizado; e iii) um dos terminais deve estar localizado em uma cidade ou dentro de uma área turística especificamente designada, conforme definido por lei. Os operadores também estão condicionados a operar em 11 eixos rodoviários pré-determinados, definidos a nível nacional pelo setor competente do Ministério dos Transportes, podendo outros eixos rodoviários ser autorizados, mediante proposta dos operadores, e apoiados pelo IMT, e após parecer do Ministério do Turismo.

<sup>391</sup> Cf. Portaria n.º 23/91, de 10 de janeiro, artigo 7.º, n.ºs 1 a 3; e Portaria n.º 22/91, de 10 de janeiro, artigo 8.º; e, ainda, Despacho n.º 15417-A/2016, de 22 de dezembro e Despacho Normativo n.º 14-A/2016, de 19 de dezembro.



A liberalização de acesso ao mercado e de preços está em linha com a tendência de liberalização protagonizada por alguns Estados-Membros, mais recentemente, pela França (2015) e pela Alemanha (2013)<sup>392</sup>.

A implementação destas propostas de alteração legislativa permitirá a entrada de mais operadores no mercado, incluindo operadores internacionais, maior competitividade de preços, permitindo aos operadores adaptarem a sua oferta, e a uma diferenciação de produtos (em termos de oferta de mais carreiras e de paragens intermédias), contribuindo para um aumento do bem-estar dos consumidores.

Foi estimado um benefício de cerca de **EUR 15 milhões anuais**<sup>393</sup> para o consumidor, devido a um efeito de maior competitividade de preços, motivado pela entrada ou ameaça de entrada de operadores, bem como de adaptação da estratégia de preços dos incumbentes.

**4. Propõe-se que o legislador revogue as restrições quantitativas (quotas) e as restrições geográficas, definidas a nível municipal<sup>394</sup>, a fim de permitir que os operadores de transporte de passageiros em táxis possam livremente aceder ao mercado, bem como, possam recolham passageiros oriundos de qualquer município. Propõe-se, também, que a atual convenção de preços fixos seja substituída<sup>395</sup> por preços máximos, para serviços pré-reservados (online, por telefone, por aplicativo móvel, etc.), com vista a uma possível liberalização no médio/longo prazo, e que possam ser oferecidos descontos sobre a tarifa, para serviços contratados na rua ou em praça de táxis.**

As propostas de alteração legislativa seguem a tendência de liberalização dos Estados-Membros. No que à liberdade de estabelecimento respeita, 16 Estados-Membros não têm restrições quantitativas (quotas) e geográficas, 12<sup>396</sup> deles a nível nacional e quatro<sup>397</sup> parcialmente a nível regional ou municipal. Quanto aos preços, 18 Estados-Membros não têm tarifas fixas, 14<sup>398</sup> deles têm preços máximos e em quatro<sup>399</sup> o tarifário é totalmente livre.

Estas propostas de alteração legislativa seguem a linha argumentativa e de recomendações da AdC, publicitadas em 2016, no "**Relatório da AdC sobre Concorrência e Regulação no Transporte de Passageiros em Veículos Ligeiros**" (2016)<sup>400</sup>.

Estas propostas de alteração legislativa, se implementadas, contribuirão para a entrada de novos operadores no mercado e do número de carros de táxi disponíveis para os clientes. Contribuirão, ainda, para uma maior eficiência na prestação dos serviços, já que os táxis poderiam levar os passageiros a qualquer lugar, assim, também, permitindo ao taxista cobrar tarifas mais baixas para viagens mais longas, nomeadamente, por via

<sup>392</sup> Cf. Relatório da DG MOVE, Comissão Europeia, "Comprehensive Study on Passenger Transport by Coach in Europe", Steer Davies Gleave (2016), MOVE/D3/2014-261, a liberalização do acesso a serviços de autocarros de longo curso ocorreu na Alemanha (desde 2013, para carreiras acima de 50 km) e em França (desde 2015, para carreiras acima de 100 km), disponível em <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/modes/road/studies/doc/2016-04-passenger-transport-by-coach-in-europe.pdf>

<sup>393</sup> Cf. "Relatório de Recomendações da OCDE", Vol. I, *Transport Sector*, Portugal, 2018 (v. *Annex 3.A.2.*). Foi, ainda, efetuada estimativa utilizando outra metodologia de quantificação dos benefícios esperados (v. *Annex 3.B.* - setor rodoviário).

<sup>394</sup> Cf. Lei n.º 18/97, de 11 de junho, artigo 2.º, n.º 1, alínea a); e Decreto-Lei n.º 251/98, de 11 de agosto, artigo 3.º, n.º 3 e artigo 12.º, n.º 4.

<sup>395</sup> Cf. Decreto-Lei n.º 251/98, de 11 de agosto, artigo 20.º; Decreto-Lei n.º 297/92, de 31 de dezembro, artigo 1.º e artigo 2.º, n.º 1. O regime de convenção de preços é definido conjuntamente pela Direção-Geral de Atividades Económicas (DGAE), pelas associações representativas do setor, com contribuições do IMT. Os passageiros pagam uma tarifa final que consiste em duas componentes: numa taxa inicial e em frações de itinerário e duração calculados de acordo com preços definidos por quilómetro e por tempos de espera.

<sup>396</sup> Cf. "Relatório de Recomendações da OCDE", Vol. I, *Transport Sector*, Portugal, 2018, que cita Grimaldi, CERTeT Università Luigi Bocconi, and Wavestone (2016), pp. 7-16, disponível em <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2016-09-26-pax-transport-taxi-hirecar-w-driver-ridesharingcountry-reports.pdf> onde são referidos os seguintes Estados-Membros: AT, EE, FI, HU, IE, LV, LT, NL, PL, SK, SI e SE.

<sup>397</sup> Cf. "Relatório de Recomendações da OCDE", Vol. I, *Transport Sector*, Portugal, 2018, que cita Grimaldi, CERTeT Università Luigi Bocconi, and Wavestone (2016), pp. 7-16, cit. *supra*, onde são referidos os seguintes Estados-Membros: BG, CZ, DE e UK.

<sup>398</sup> Cf. "Relatório de Recomendações da OCDE", Vol. I, *Transport Sector*, Portugal, 2018, que cita Grimaldi, CERTeT Università Luigi Bocconi, and Wavestone (2016), pp. 7-16, cit. *supra*, onde são referidos os seguintes Estados-Membros: BE, HR, CZ, DK, FI, IE, IT, LV, MT, NL, PL, RO, SI, UK.

<sup>399</sup> Cf. "Relatório de Recomendações da OCDE", Vol. I, *Transport Sector*, Portugal, 2018, que cita Grimaldi, CERTeT Università Luigi Bocconi, and Wavestone (2016), pp. 7-16, cit. *supra*, onde são referidos os seguintes Estados-Membros: LT, LU, SK, SE.

<sup>400</sup> Cf. "Relatório da AdC sobre Concorrência e Regulação no Transporte de Passageiros em Veículos Ligeiros" (2016), disponível em [http://www.concorrencia.pt/vPT/Noticias\\_Eventos/ConsultasPublicas/Documents/Relatório%20sobre%20Concorrência%20e%20Regulação%20no%20Transporte%20de%20Passageiros%20em%20Veículos%20Ligeiros.pdf](http://www.concorrencia.pt/vPT/Noticias_Eventos/ConsultasPublicas/Documents/Relatório%20sobre%20Concorrência%20e%20Regulação%20no%20Transporte%20de%20Passageiros%20em%20Veículos%20Ligeiros.pdf)



de descontos. Estas propostas de alteração legislativa levariam, igualmente, a uma redução nos tempos de espera para os clientes.

Foi estimado um benefício de cerca de **EUR 6 milhões anuais**<sup>401</sup> para o consumidor, devido a um efeito de maior competitividade de preços, motivado pela entrada ou ameaça de entrada de operadores, com redução do tempo de espera.

**5. Propõe-se que o legislador revogue as restrições geográficas ao estabelecimento de centros de inspeção de veículos (requisitos mínimos de distância e população; e critério de quota de mercado)<sup>402</sup>, revogue o regime de preço fixo<sup>403</sup>, introduzindo um regime de preço máximo permitindo descontos, e revogue a proibição de realização de outros serviços nas instalações de um centro de inspeção periódica<sup>404</sup>, autorizando a realização de economias de gama para os proprietários de centros de inspeção.**

Propõe-se que seja introduzido um modelo de liberalização de estabelecimento para estes prestadores de serviços auxiliares ao transporte, e que se evolua no sentido de uma maior liberdade na fixação de preço, eliminando-se um regime de preço fixo, introduzindo-se um limite máximo para o preço que pode ser cobrado.

Quanto a esta proposta, importa notar que o quadro jurídico nacional de acesso e de exercício da atividade de inspeção técnica de veículos, atualmente regido pela Lei n.º 11/2011, objeto das propostas de alteração legislativas em causa, foi precedido de um outro regime, adotado pelo Decreto-Lei n.º 48/2010, que estabeleceu um paradigma de liberalização total, com livre acesso da atividade e com um sistema tarifário máximo. Embora tenha vigorado por um período muito curto, já que foi revogado por Resolução da Assembleia da República n.º 83/2010, o preâmbulo desse diploma estimava um aumento de cerca de 50% de novos operadores, preços mais competitivos e, ainda, outros benefícios para os consumidores advenientes de uma poupança nos custos de viagem. Os estudos técnicos então encetados poderão servir agora como base para o legislador retomar a análise a adotar as propostas legislativas efetuadas com vista a uma nova mudança do paradigma nacional.

Propõe-se, ainda, a possibilidade de realizar economias de gama através da prestação de serviços de *one-stop-shop*, como sejam o da eliminação da restrição da reparação automóvel em instalações comuns de centros de inspeção automóvel.

As propostas de alteração legislativa seguem a tendência de liberalização de alguns Estados-Membros. Ao nível da ausência de restrições geográficas ao livre estabelecimento, citam-se algumas regiões de Espanha<sup>405</sup>, como em Madrid ou nas Canárias, no Reino Unido<sup>406</sup> e, sujeito a algumas restrições, mas liberalizado para operadores independentes, em França<sup>407</sup>. Ao nível dos preços, alguns Estados-Membros praticam preços

<sup>401</sup> Cf. "Relatório de Recomendações da OCDE", Vol. I, *Transport Sector*, Portugal, 2018 (v. *Annex 3.A.2*).

<sup>402</sup> Cf. Lei n.º 11/2011, de 26 de abril (alterada pelo Decreto-Lei n.º 26/2013, de 19 de fevereiro), artigo 2.º, alíneas a), b), c) e d); e artigo 5.º. A autorização para abrir um novo centro de inspeção de veículos num determinado município é uma função da distância (de 1,5 km a 10 km), necessidades de população (de 27 500 eleitores registados para mais de 300 000 eleitores registados; se houver menos de 27 500 pode também ser autorizado, desde que não exista um centro de inspeção no município e nos municípios vizinhos, e limitações de quota de mercado (limitado a 30% da mesma região (NUTS II - Nomenclatura das Unidades Territoriais Estatísticas).

<sup>403</sup> Cf. Lei n.º 11/2011, de 26 de abril (alterada pelo Decreto-Lei n.º 26/2013, de 19 de fevereiro), artigo 21.º, n.º 1; Portaria n.º 378-A/2013, de 31 dezembro, artigo 2.º e Anexo; e Deliberação do IMT n.º 95/2017, de 4 de janeiro. Os preços cobrados aos consumidores pelos serviços prestados são regulados, a nível nacional, com uma estrutura de preços fixos, com base no tipo de inspeção e reinspeção e na categoria do veículo, e são atualizados anualmente de acordo com a taxa de inflação

<sup>404</sup> Cf. Lei n.º 11/2011, de 26 de abril (alterada pelo Decreto-Lei n.º 26/2013, de 19 de fevereiro), artigo 13.º, n.º 3; e Portaria n.º 221/2012, de 20 julho (alterada pela Portaria n.º 378-E/2013, de 31 dezembro), artigo 8.º. É proibida a realização de fabricação, reparação, locação, importação ou comercialização de veículos, seus componentes e acessórios, bem como a exibição de publicidade relacionada a essas atividades nas instalações de centros de inspeção de veículos.

<sup>405</sup> Cf. *Report from the Spanish Competition Authority, CNMC, IPN/CNMC/18/16*, disponível em [www.cnmc.es/sites/default/files/1503105\\_0.pdf](http://www.cnmc.es/sites/default/files/1503105_0.pdf); e legislação citada Real Decreto 2042/1994, Real Decreto 224/2008, e Draft Real Decree.

<sup>406</sup> Cf. *UK Government, Driver and Vehicle Standards Agency (DVSA)*, disponível em [www.gov.uk/government/organisations/driver-and-vehicle-standards-agency](http://www.gov.uk/government/organisations/driver-and-vehicle-standards-agency)

<sup>407</sup> Cf. *Ministry of Transport of France / "Préfet du département"*; e legislação citada "Code de la Route" (Art. L.311-1, Art. L.323-1, Art. R. 323-1 to Art. R. 323-26) e Decree June, 18, 1991.



máximos, como no Reino Unido<sup>408</sup>, e, outros, um regime de preços livres, como em França<sup>409</sup> ou Espanha<sup>410</sup>, mas limitada a certas regiões, como em Madrid. No que concerne à oferta de serviços complementares, referem-se o Reino Unido<sup>411</sup> e os Países Baixos<sup>412</sup> onde as garagens automóveis funcionam também como serviços de inspeção automóvel e vice-versa; em Espanha, a CNMC<sup>413</sup> teve já a oportunidade de analisar a legislação e considerar a restrição existente como injustificada.

Importa notar que os objetivos de política pública a salvaguardar, o da segurança e qualidade das inspeções automóveis, se encontram assegurados. Os requisitos técnicos relacionados com a segurança das inspeções automóveis já estão harmonizados a nível da UE, pela Diretiva (UE) n.º 2014/45/UE, transposta para o ordenamento jurídico nacional, pelo Decreto-Lei n.º 144/2017<sup>414</sup>.

Além disso, dois órgãos institucionais, a AMT<sup>415</sup> e o IMT<sup>416</sup>, têm atribuições e competências no que concerne às atividades prosseguidas por um centro de inspeção de veículos, garantindo a supervisão dos agentes do mercado e a aplicabilidade dos mecanismos legais existentes para garantir que estes prestadores de serviços cumprem as regras de segurança.

Tratando-se de um setor que não foi objeto de uma plena harmonização a nível europeu, continuam os Estados-Membros a ser competentes para definir as condições de acesso e exercício das atividades de prestação de serviços neste setor. Tal deverá ser efetuado no respeito pelas liberdades fundamentais garantidas pelo Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE)<sup>417</sup>, tal como já afirmado pela jurisprudência do Tribunal de Justiça da União Europeia<sup>418</sup>. Outrossim, estará em linha com a Diretiva da UE sobre os Serviços (a Diretiva (CE) n.º 2006/123/CE), que considera que este tipo de restrição geográfica ao estabelecimento de prestadores de serviços deve ser eliminada pelos Estados-Membros<sup>419</sup>.

Estas propostas de alteração legislativas, se implementadas, contribuirão para um aumento da oferta de serviços de centros de inspeção de veículos, existindo espaço para melhorar a eficiência técnica e eficiência de escala e de gama (que podem ser alcançadas pela liberalização), resultando, para os consumidores, em economias nos custos de viagem e de *one-stop-shop*. Além disso, ao implementar-se um regime de preço máximo, tal permitirá a promoveria a concorrência pelo preço.

Foi estimado um benefício de cerca de **EUR 8 milhões anuais**<sup>420</sup> para o consumidor, devido a um efeito de queda nos preços, motivado pela entrada ou ameaça de entrada de operadores, bem como de adaptação da estratégia de preços dos incumbentes.

<sup>408</sup> Cf. UK Government, Driver and Vehicle Standards Agency (DVSA) disponível em [www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment\\_data/file/487115/mot-test-fees-and-appeals-poster.pdf](http://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/487115/mot-test-fees-and-appeals-poster.pdf); [https://en.wikipedia.org/wiki/MOT\\_test](https://en.wikipedia.org/wiki/MOT_test)

<sup>409</sup> Cf. Ministry of Transport of France / "Préfet du département"; e legislação citada "Code de la Route" (Art. L.311-1, Art. L.323-1, Art.R. 323-1 to Art. R. 323-26) e Decree June, 18, 1991, disponível em [www.cteasy.com/fr/guide/controle-technique-prix-moins-cher](http://www.cteasy.com/fr/guide/controle-technique-prix-moins-cher)

<sup>410</sup> Cf. Spanish Competition Authority Report (CNMC), IPN/CNMC/18/16, e legislação citada Real Decreto 2042/1994, Real Decreto 224/2008 and Draft Real Decreto, disponível em [www.cnmc.es/sites/default/files/1503105\\_0.pdf](http://www.cnmc.es/sites/default/files/1503105_0.pdf); e para os serviços anunciados, ver <https://itvcitaprevia.es/precios-itv/>

<sup>411</sup> Cf. UK Government, Driver and Vehicle Standards Agency (DVSA), disponível em [www.gov.uk/government/publications/mot-modernisation-it-specification](http://www.gov.uk/government/publications/mot-modernisation-it-specification); e para os serviços anunciados, ver [www.fleetstationmot.co.uk/](http://www.fleetstationmot.co.uk/)

<sup>412</sup> Cf. Institute for Road Safety Research, disponível em [www.swov.nl/en/publication/periodic-vehicle-inspection-cars-mot](http://www.swov.nl/en/publication/periodic-vehicle-inspection-cars-mot)

<sup>413</sup> Cf. Report from the Spanish Competition Authority, CNMC, IPN/CNMC/18/16, disponível em [www.cnmc.es/sites/default/files/1503105\\_0.pdf](http://www.cnmc.es/sites/default/files/1503105_0.pdf); e legislação citada Real Decreto 2042/1994, Real Decreto 224/2008 e Draft Real Decree.

<sup>414</sup> Cf. Diretiva (UE) n.º 2014/45/UE, de 3 de abril, transposta pelo Decreto-Lei n.º 144/2017, de 29 de dezembro, garantindo que todas as inspeções cumprem as normas técnicas estabelecidas a nível da UE.

<sup>415</sup> Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT).

<sup>416</sup> Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I.P. (IMT).

<sup>417</sup> Cf. TFUE, artigo 49.º.

<sup>418</sup> Cf., entre outros, acórdãos do TJUE, nos processos C-438/08, *Comissão c. Portugal*, [2009]; C-338/09, *Yellow Cab Verkehrsbetriebs c. Landeshauptmann von Wien*, [2010]; C-168/14, *Grupo Itevelesla SL e o. c. OCA and Cataluña, Spain*, [2015].

<sup>419</sup> Cf. "Manual sobre a Implementação da Diretiva Serviços, a Diretiva (CE) n.º 2006/123/CE (2008)", pp. 34-35, este tipo de restrição territorial "(...) limita o número total de prestadores de serviços, impedindo assim a entrada de novos operadores no mercado e restringindo seriamente ou mesmo impedindo a liberdade de estabelecimento. (...) Os Estados-Membros devem ter em conta que [estas restrições territoriais] podem frequentemente ser abolidas.", disponível em <https://publications.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/a4987fe6-d74b-4f4f-8539-b80297d29715>

<sup>420</sup> Cf. "Relatório de Recomendações da OCDE", Vol. I, *Transport Sector*, Portugal, 2018 (v. *Annex 3.A.2.*). Foi, ainda, efetuada estimativa utilizando outra metodologia de quantificação dos benefícios esperados (v. *Annex 3.D.* - setor rodoviário).



**6. Propõe-se que o legislador revogue o requisito de licenciamento de escolas de condução que reside na imposição de uma restrição geográfica de 500 metros, sobre a localização entre escolas de condução, com vista à liberdade de estabelecimento dos operadores<sup>421</sup>.**

A proposta de alteração legislativa está em linha com a Diretiva da UE sobre os Serviços (a Diretiva (CE) n.º 2006/123/CE), que considera que este tipo de restrição geográfica deve ser eliminada pelos Estados-Membros<sup>422</sup>.

A eliminação da restrição geográfica favorecerá a entrada no mercado de novas escolas de condução, reforçando a concorrência e aumentando potencialmente o bem-estar dos consumidores através de uma diminuição dos preços e de um aumento da qualidade.

Um estudo efetuado, no âmbito do projeto, que utiliza um modelo de entrada empírico para estimar o impacto da restrição geográfica no número de escolas de condução em Portugal, conclui que a restrição é vinculativa em diversas áreas e que a sua eliminação levaria à entrada de entre 6% a 37% de novas escolas de condução, dependendo da metodologia adotada.<sup>423</sup>

Foi estimado um benefício de cerca de **EUR 2,31 milhões anuais**<sup>424</sup> para o consumidor, devido a um efeito de queda nos preços, motivado pela entrada ou ameaça de entrada de operadores, bem como de adaptação da estratégia de preços dos incumbentes.

**7. Propõe-se que o legislador revogue requisitos de licenciamento ou de autorização para o exercício da atividade que se prendam com a exigência de um número mínimo de veículos para iniciar a atividade. Tais requisitos são impostos a operadores de transporte de passageiros em autocarros de longa distância de "Serviços de Alta Qualidade", bem como a operadores de serviços de aluguer de veículos sem condutor, quer de automóveis ("rent-a-car"), quer de camiões para o transporte de mercadorias ("rent-a-truck").**

A imposição de um número mínimo de veículos para iniciar uma atividade, pelo investimento inicial que exige, limita a capacidade dos operadores de entrar no mercado, bem como de expandir a sua atividade, aumentando os seus custos operacionais, o que poderá levar a que preços mais altos sejam cobrados aos consumidores.

Propõe-se que o legislador revogue o requisito que exige seis autocarros de categoria III para o acesso à atividade por operadores de transporte de passageiros em autocarros de longa distância de "Serviços de Alta Qualidade"<sup>425</sup>. Propõe-se que o legislador revogue o requisito que exige sete veículos e três motociclos, para o acesso à atividade de rent-a-car<sup>426</sup>. Mais se propõe que o legislador revogue o requisito que exige 12 camiões (ou seis, se o operador também estiver ativo no *rent-a-car*) para o acesso à atividade de rent-a-truck

<sup>421</sup> Cf. Portaria n.º 185/2015, de 23 de junho, artigo 19.º, n.º 2, alínea c).

<sup>422</sup> Cf. "Manual sobre a Implementação da Diretiva Serviços, a Diretiva (CE) n.º 2006/123/CE (2008)", p. 34-35, este tipo de restrição territorial "(...) limita o número total de prestadores de serviços, impedindo assim a entrada de novos operadores no mercado e restringindo seriamente ou mesmo impedindo a liberdade de estabelecimento. (...) Os Estados-Membros devem ter em conta que [estas restrições territoriais] podem frequentemente ser abolidas.", disponível em <https://publications.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/a4987fe6-d74b-4f4f-8539-b80297d29715>

<sup>423</sup> Cf. Estudo econométrico realizado para a OCDE e a AdC, pelo CEGEA – Católica Porto Business School (*Centro de Estudos de Gestão e Economia Aplicada*), com dados disponíveis do IMT. O impacto sobre a entrada usa definições alternativas do que constitui uma área relevante bem como critérios para determinar se a restrição é vinculativa. V. "Relatório de Recomendações da OCDE", Vol. I, *Transport Sector*, Portugal, 2018 (v. *Box 3.14*; e *Annex 3.C.*).

<sup>424</sup> Cf. "Relatório de Recomendações da OCDE", Vol. I, *Transport Sector*, Portugal, 2018 (v. *Annex 3.A.2.*). Foi, ainda, efetuada estimativa utilizando outra metodologia de quantificação dos benefícios esperados (v. *Annex 3.C.* - setor rodoviário).

<sup>425</sup> Cf. Decreto-Lei n.º 375/82, de 11 de setembro; Decreto-Lei n.º 339-E/84, de 28 de dezembro; Portaria n.º 22/91, de 10 de janeiro, artigo 1.º, alíneas b) e e), e artigo 9.º, alínea d); e Despacho MES n.º 151/85, de 25 de maio (alterado por Despacho MOPTC n.º 35 - XII/92, de 28 de abril).

<sup>426</sup> Cf. Decreto-Lei n.º 181/2012, de 6 de Agosto (alterado pelo Decreto-Lei 207/2015, de 24 de setembro), artigo 4.º, n.º 2, alíneas a) e b).



de camiões abaixo de 6,000 Kgs; e de seis camiões (ou menor número, se alocar 50,000kg de peso bruto à atividade) para o acesso à atividade de *rent-a-truck* de camiões acima de 6,000 Kgs<sup>427</sup>.

A nível da UE, apenas a atividade de serviços de aluguer de veículos sem condutor para o transporte de mercadorias se encontra harmonizada. Porém, a Diretiva (CE) n.º 2006/1/CE<sup>428</sup> não exige qualquer número mínimo de veículos para o acesso à atividade. Apenas três Estados-Membros impõem restrições no *rent-a-truck*, a Espanha, Chipre e Portugal<sup>429</sup>.

A implementação destas recomendações promoverá uma alocação eficiente dos recursos operacionais das empresas de transporte, bem como de aluguer de veículos sem condutor (*rent-a-car* e *rent-a-truck*), contribuindo para uma redução nos preços cobrados aos consumidores.

Foi estimado um benefício de cerca de **EUR 29 milhões anuais**<sup>430</sup> para o consumidor, no segmento de *rent-a-car* e *rent-a-truck*, devido a uma alocação mais eficiente dos recursos operacionais das empresas de aluguer de veículos e de preços mais competitivos

### III.3.2. Setor de transporte ferroviário

#### **Propostas prioritárias de alteração do quadro legislativo e regulatório do setor do transporte ferroviário**

#### **8. Propõe-se que o legislador regulamente a Lei nº 16/2011, que transpõe a Diretiva (CE) n.º 2007/59/CE, e que estabelece o regime jurídico aplicável à certificação de maquinistas, criando-se, desse modo, as condições necessárias para aplicar o diploma em causa.**

A Lei nº 16/2011, que transpõe a Diretiva (CE) n.º 2007/59/CE, encontra-se em vigor, mas ainda não começou a ser aplicada, por falta da regulamentação em causa<sup>431</sup>. Consequentemente, a certificação de maquinistas tem sido regida pelo Regulamento provisório de certificação de maquinistas e de agentes para o acompanhamento de comboios. O Regulamento provisório, por sua vez, contém normas que não acautelam os princípios do quadro regulatório já adotados em sede da Lei nº 16/2011. Muito embora estes dois diplomas nacionais tratem das mesmas matérias contêm diversas normas que não são compatíveis entre si, nem plenamente alinhadas com as soluções jurídicas de harmonização alcançadas com o texto europeu da Diretiva em causa.<sup>432</sup>

O regime de certificação de maquinistas, a nível nacional, beneficiará com a estabilidade dos requisitos de acesso à profissão, tais como, a idade mínima para a condução de comboios<sup>433</sup>, a validade das cartas de maquinista<sup>434</sup>, as qualificações mínimas relativas a formação escolar e a formação profissional necessárias para obter a carta de maquinista<sup>435</sup>. Também o procedimento de certificação das infraestruturas em que o maquinista é autorizado a conduzir e do material circulante que o maquinista é autorizado a conduzir beneficiarão com a estabilidade dos seus requisitos<sup>436</sup>.

<sup>427</sup> Cf. Decreto-Lei n.º 15/88, de 16 de janeiro (alterado pelo Decreto-Lei n.º 203/99, de 9 de junho), artigo 3.º, n.ºs 1, 2 e 3, artigo 5.º, n.º 3, e artigo 12.º, n.º 1, alínea c).

<sup>428</sup> Cf. Diretiva 2006/1/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 18 de janeiro de 2006, relativa à utilização de veículos de aluguer sem condutor no transporte rodoviário de mercadorias, JOUE de 04.02.2016.

<sup>429</sup> Cf. "Avaliação *ex-post* da Diretiva n.º 2006/1/CE" (2016), Final Report - MOVE/D3/2015-423", disponível em <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/facts-fundings/evaluations/doc/2016-ex-post-evaluation-of-directive-2006-1-ec-final-report.pdf>

<sup>430</sup> Cf. "Relatório de Recomendações da OCDE", Vol. I, *Transport Sector*, Portugal, 2018 (v. *Annex 3.A.2.*).

<sup>431</sup> Cf. Lei nº 16/2011, de 3 de maio (alterada pelo Decreto-Lei nº 24/2017, de 1 de março), artigo 24.º, n.º 1, artigo 25.º, n.º 2, artigo 26.º, n.º 2, e artigo 29.º.

<sup>432</sup> Cf. Lei nº 16/2011, de 3 de maio (alterada pelo Decreto-Lei nº 24/2017, de 1 de março), artigo 6.º, n.º 1, alínea a) e n.º 2, artigo 6.º, n.º 1, alínea b), artigo 7.º, n.ºs 2 e 3, artigo 9.º, n.º 2, artigo 11.º, n.º 4, artigo 22.º, n.º 4, artigo 44.º, n.º 3, alínea b), e artigo A, 4, n.º 2. i) (primeira indentação) do Anexo I; e Regulamento provisório de certificação de maquinistas e de agentes para o acompanhamento de comboios, artigo 5.º, n.º 1, artigo 7.º, alíneas a) e c), artigo 11.º, n.º 2, e artigo 12.º.

<sup>433</sup> A Lei nº 16/2011 refere 18 anos; o Regulamento provisório refere 20 anos.

<sup>434</sup> A Lei nº 16/2011 refere 10 anos; o Regulamento provisório refere 6 anos.

<sup>435</sup> A Lei nº 16/2011 refere a escolaridade obrigatória - o 12.º ano, ou qualificação profissional adequada; o Regulamento provisório refere o 9.º ano.

<sup>436</sup> A Lei nº 16/2011 refere que a competência é das empresas de ferrovia; o Regulamento provisório refere que a competência é do IMT.



As empresas ferroviárias, por sua vez, beneficiarão com o conseqüente aumento de profissionais habilitados para a prestação dos serviços de transporte ferroviário, quer de mercadorias, quer de passageiros, embora com maior expressão no transporte de mercadorias, uma vez que este tende a exigir uma maior necessidade de diferentes certificações, para um mesmo profissional.

A implementação dessas propostas de alteração legislativa e regulamentares eliminará uma fonte de incerteza jurídica e diminuirá os custos suportados pelos indivíduos que pretendam exercer a profissão de maquinista e para os maquinistas que pretendam melhorar a sua certificação e, conseqüentemente, os custos suportados pelas empresas ferroviárias.

**9. Propõe-se que o legislador revogue a existência de um período de tempo máximo (atualmente, de cinco anos), durante o qual as licenças para disponibilizar serviços de transporte ferroviário são válidas, introduzindo na lei um critério segundo o qual as licenças são válidas enquanto os respetivos titulares cumprirem os requisitos necessários para disponibilizar os serviços em causa, sem prejuízo do necessário procedimento de revisão periódica do cumprimento daqueles requisitos de licenciamento, em linha com a Diretiva (UE) n.º 2012/34/EU.**

A Diretiva (UE) n.º 2012/34/UE determina que essas licenças devem ser válidas enquanto os respetivos titulares cumprirem os requisitos necessários para disponibilizar os serviços em causa, sem prejuízo do necessário procedimento de revisão periódica do cumprimento daqueles requisitos de licenciamento, em particular, pelo menos, de cinco em cinco anos.<sup>437</sup>

O Decreto-Lei n.º 217/2015<sup>438</sup>, que transpõe a Diretiva para o ordenamento jurídico nacional, optou por implementar requisitos mais restritivos no âmbito da transposição da Diretiva (UE) n.º 2012/34/EU.

Razão pela qual, se propõe que o legislador revogue a existência de um período de tempo máximo (atualmente, de cinco anos), durante o qual as licenças para disponibilizar serviços de transporte ferroviário são válidas, introduzindo na lei um critério segundo o qual as licenças são válidas sem termo, enquanto os respetivos titulares cumprirem os requisitos necessários para disponibilizar os serviços em causa. No regime vigente, o cumprimento dos requisitos para a validade do licenciamento em causa deve ser permanentemente verificado.

Propõe-se, igualmente, que o legislador estabeleça um procedimento, com princípios objetivos, aplicáveis à revisão, de cinco em cinco anos, da manutenção da validade das licenças para disponibilizar serviços de transporte ferroviário.

É, ainda, de notar, que as licenças em causa não têm uma validade limitada na maioria dos países da UE, sendo revistas em períodos de tempo de três a cinco anos, na maior parte dos países da UE<sup>439</sup>.

A implementação das propostas de alteração legislativas e regulamentares diminuirá os custos operacionais incorridos pelas empresas de transporte ferroviário, que são influenciados pelas taxas cobradas pelo IMT no âmbito da emissão e da renovação das licenças em causa, que variam entre EUR 25.000 e EUR 75.000, a cada cinco anos<sup>440</sup>. As empresas ferroviárias poderão promover uma alocação mais eficiente dos recursos operacionais em causa.

<sup>437</sup> Cf. Diretiva (UE) n.º 2012/34/UE, de 21 de novembro (alterada pela Diretiva (UE) n.º 2016/2370, de 14 de dezembro e pela Decisão (UE) n.º 2017/2075, de 4 de setembro), artigo 23.º, n.º 2, segunda frase e terceira frase desse diploma.

<sup>438</sup> Cf. Decreto-Lei n.º 217/2015, de 7 de outubro, artigo 23.º, n.º 3, e artigo 24.º, n.º 1.

<sup>439</sup> Cf. "Report from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions on the implementation of the first railway package", 2006, disponível em [https://ec.europa.eu/transport/modes/rail/packages/2001\\_en](https://ec.europa.eu/transport/modes/rail/packages/2001_en)

<sup>440</sup> Cf. Portaria n.º 1165/2010, de 9 de novembro (alterada pela Portaria n.º 97-A/2013, de 4 de março), Anexo 1, Capítulo XVII, artigos 1.º a 4.º, artigo 6.º e artigo 7.º.





### III.3.3. Setor de transporte marítimo

#### *Propostas prioritárias de alteração do quadro legislativo e regulatório do setor do transporte marítimo*

**10. Propõe-se que o atual regime especial dos transportes regulares de carga geral ou contentorizada entre o Continente e as Regiões Autónomas de Portugal seja objeto de uma reavaliação pelo legislador, em conjunto com os Governos Regionais, a DGRM<sup>441</sup>, o IMT e a AMT, tendo como objetivo a identificação e avaliação de modelos alternativos de regulação do mercado de serviço público, com vista a dotar o legislador de informação que possibilite a escolha do modelo mais adequado, que promova a eficiência e minimize as distorções da concorrência. Propõe-se, quanto ao preço, que, pelo menos, o legislador opte alternativamente, por introduzir um regime de preço máximo em substituição do atual regime.**

No contexto do redesenho do atual regime jurídico<sup>442</sup>, propõe-se que o legislador tenha em consideração um conjunto de critérios, designadamente: (i) que as obrigações de serviço público sejam definidas de forma clara, objetiva, baseadas em objetivos de desempenho e independentes do número de prestadores; (ii) que seja aferida a efetiva necessidade da prestação de serviço público para os consumidores; (iii) que a disponibilização do serviço público seja permitida a qualquer agente económico interessado; (iv) que os preços aplicáveis ao serviço público sejam orientados para os custos incorridos com a prestação do mesmo; e (v) que o financiamento do serviço público não seja discriminatório entre os vários prestadores.

Com vista à implementação do novo modelo regulatório que venha a ser desenhado, propõe-se que o legislador tenha em consideração um conjunto de circunstâncias que poderão ocorrer e que importará acautelar, em particular:

(i) a necessidade de alteração da lista das rotas classificadas como rotas de serviço público e, conseqüentemente, poderem algumas das rotas atualmente classificadas como rotas de serviço público deixarem de ser classificadas como tal;

(ii) a necessidade de alteração da frequência de prestação dos serviços em causa;

(iii) a diminuição da duração do período de tempo mínimo durante o qual deve ser assegurada a continuidade do serviço; e

(iv) a alteração do regime aplicável aos preços a praticar no âmbito dos serviços em causa (o atual regime de preços assenta num modelo segundo o qual é cobrado o mesmo preço, para o frete da mesma mercadoria, independentemente do porto ou da ilha da Região Autónoma em causa a que a mercadoria se destina).

Durante um período intermédio, enquanto a reavaliação seja efetuada e, ou no caso de o legislador decidir pela manutenção do regime em vigor, **propõe-se, quanto ao preço, que, pelo menos, o legislador opte alternativamente, por introduzir um regime de preço máximo.**

A adoção destas propostas de alteração legislativas diminuirá os custos incorridos com a disponibilização dos transportes em causa e aumentará a capacidade dos prestadores desses serviços para ajustarem as respetivas decisões às suas necessidades, facilitando o acesso ao mercado por parte de empresas interessadas.

Foi estimado um benefício de cerca de **EUR 3,3 milhões anuais**<sup>443</sup>, na assunção de que as propostas de alteração legislativas sejam implementadas.

<sup>441</sup> Direção Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos (DGRM).

<sup>442</sup> Cf. Decreto-Lei nº 7/2006, de 4 de janeiro (alterado pelo Decreto-Lei n.º 137/2015, de 30 de julho), que artigo 5.º, n.º 1, alíneas a), c), f), g), h), e i).

<sup>443</sup> Cf. "Relatório de Recomendações da OCDE", Vol. I, *Transport Sector*, Portugal, 2018 (v. *Table 1.2.*); dados da SABI, Informa DB, 2015, <https://www.informadb.pt/idbweb/public/ASABI.xhtml>



### III.3.4. Setor portuário

#### *Propostas prioritárias de alteração do quadro legislativo e regulatório do setor portuário*

**11. Propõe-se que o legislador altere o regime jurídico das tarifas portuárias fixadas pela prestação de serviços portuários, prestados diretamente pela autoridade portuária, garantindo que estas sejam fixadas com base numa fórmula-comum, que tenha em consideração os princípios de transparência e orientação para os custos.**

Propõe-se que o legislador altere o regime jurídico constante do Decreto-Lei n.º 273/2000<sup>444</sup>, que regula as tarifas portuárias por serviços portuários prestados diretamente pela autoridade portuária, garantindo que estas sejam fixadas com base numa fórmula-comum, que tenha em consideração os princípios de transparência e orientação para os custos, em linha com o regime que se encontra previsto no Regulamento (UE) n.º 2017/352, aplicável a partir de março de 2019<sup>445</sup>.

Com efeito, a fórmula vigente que determina os critérios para a fixação de taxas, isenções e descontos a ser cobradas em onze serviços portuários<sup>446</sup> não tem em consideração estes princípios de transparência e de orientação para os custos, podendo, por conseguinte, distorcer a concorrência.

No que diz respeito aos critérios de determinação das taxas do serviço de pilotagem<sup>447</sup>, a fórmula vigente é composta por três fatores, dois dos quais determinados pela autoridade portuária, não sendo possível identificar a *rational* subjacente à sua determinação: i) um valor unitário (em euros) por operação, fixada pela administração portuária, ii) um valor devido pela arqueação bruta da embarcação ou do navio e iii) um coeficiente específico aplicado em função de cada serviço a efetuar<sup>448</sup>, determinado pela autoridade portuária. Uma simulação empírica<sup>449</sup> de taxas de pilotagem efetuada em vários portos mostra que há uma variabilidade significativa entre os portos. Propõe-se introduzir uma fórmula que assegure que os fatores da sua determinação são transparentes e estão estreitamente relacionadas com os fatores de custo de prestação do serviço nos respetivos portos.

No que concerne aos critérios de atribuição de descontos de fidelização, essencial na determinação final das taxas do serviço de pilotagem cobradas<sup>450</sup>, a fórmula vigente reforça os custos de mudança dos operadores e restringe a concorrência entre portos, já que um navio que escale regularmente um porto perderá o direito à redução da taxa de pilotagem se, mesmo que apenas uma vez por ano, não o fizer em viagem de ida e volta. Os navios são, portanto, desencorajados a comparar ativamente os prestadores de serviços portuários em cada viagem. Propõe-se, por conseguinte, que se reavalie os critérios dos descontos de fidelização, eliminando o seu efeito restritivo na mobilidade dos operadores.

A AMT, como regulador setorial, no âmbito das suas competências e atribuições, contribuirá para assegurar que a fixação das tarifas portuárias sejam feitas de acordo com os princípios de transparência e orientação para os custos, tal como se encontra determinado a nível europeu<sup>451</sup>.

<sup>444</sup> Cf. Decreto-Lei n.º 273/2000, de 9 de novembro (alterado por Decreto-Lei n.º 6/2017, de 6 de janeiro).

<sup>445</sup> Cf. "Regulamento (UE) n.º 2017/352, do Parlamento Europeu e do Conselho, que estabelece o regime da prestação de serviços portuários e regras comuns relativas à transparência financeira dos portos", aplicável a partir de março de 2019 (Regulamento (UE) n.º 2017/352), artigo 12.º e artigo 13.º. O Regulamento é aplicável aos serviços de movimentação de carga e passível de ser aplicado aos serviços de pilotagem, nos termos do artigo 10.º, n.º 2.

<sup>446</sup> Ilustra-se, a título enumerativo, os serviços em causa: uso do porto; pilotagem; reboque; amarração e desamarração; movimentação de cargas e tráfego de passageiros; armazenagem; uso de equipamento; fornecimentos; autoridade marítima; autoridade aduaneira e autoridades de saúde e sanidade.

<sup>447</sup> Cf. Decreto-Lei n.º 273/2000, de 9 de novembro (alterado por Decreto-Lei n.º 6/2017, de 6 de janeiro), artigo 23.º.

<sup>448</sup> Ilustra-se, a título exemplificativo, os serviços em causa: entrar e atracar; entrar e fundear; suspender e atracar; largar e fundear; largar e sair e suspender e sair; serviços de mudanças; de correr ao longo do cais ou de outras estruturas de atracação; e os serviços de experiências.

<sup>449</sup> Cf. Estudo realizado para a OCDE e a AdC, pelo CEGEA – Católica Porto Business School (*Centro de Estudos de Gestão e Economia Aplicada*), com dados publicamente disponíveis de outros portos internacionais. V. Relatório de Recomendações da OCDE, *Transport Sector*, Portugal, 2018 (*Annex 5.A.*).

<sup>450</sup> Cf. Decreto-Lei n.º 273/2000, de 9 de novembro (alterado por Decreto-Lei n.º 6/2017, de 6 de janeiro), artigo 25.º, n.º 1.

<sup>451</sup> Cf. "Regulamento (UE) n.º 2017/352, do Parlamento Europeu e do Conselho, que estabelece o regime da prestação de serviços portuários e regras comuns relativas à transparência financeira dos portos", aplicável a partir de março de 2019 (Regulamento (UE) n.º



A implementação destas propostas de alteração legislativas e regulatórias promoverá maior transparência e uma potencial redução dos preços orientando-os para os custos.

### **12. Propõe-se que o legislador altere os regimes jurídicos que regulam a prestação de serviços de pilotagem, de reboque portuário e de operações portuárias de movimentação de carga, no sentido de fomentar o papel do setor privado, na prestação destes serviços portuários.**

Propõe-se que seja instituído um procedimento-regra segundo o qual a provisão direta destes serviços (pilotagem<sup>452</sup>, reboque portuário<sup>453</sup> e movimentação de carga<sup>454</sup>) pelas autoridades portuárias só seja possível quando não houver interesse do setor privado na prestação do respetivo serviço devido à falta de viabilidade económica. O critério de falta de interesse do setor privado deve ser reavaliado regularmente, a fim de garantir que a provisão direta não restrinja indevidamente a entrada de operadores na prestação dos serviços portuários em causa. Embora em alguns casos possa ser necessária a prestação direta de serviços diretamente pela autoridade portuária, em outros casos pode impedir que empresas privadas concorram ao mercado e participem no mercado, podendo, ademais, reduzir possíveis ganhos da gestão privada, investimento e inovação.

Propõe-se, ainda, no que respeita a prestação de serviços de pilotagem<sup>455</sup>, que o legislador altere o regime jurídico, introduzindo na lei a possibilidade de licenciamento destes serviços, como um regime alternativo ao da concessão.

No que se refere aos serviços de reboque<sup>456</sup>, propõe-se, também, a alteração do regime jurídico em vigor, em linha com Regulamento (UE) n.º 2017/352, aplicável a partir de março de 2019<sup>457</sup>, segundo o qual qualquer limitação do número de prestadores de serviços portuários deve ser justificada por razões claras e objetivas. Em princípio, a concorrência, seja para o mercado ou no mercado, será mais bem servida por uma concessão ou um regime de licenciamento, devendo a prestação direta de serviços de reboque pela administração portuária ser um regime excepcional.

E, no que diz respeito aos serviços de movimentação de carga<sup>458</sup>, propõe-se a alteração do regime jurídico, no sentido de eliminar a possibilidade de se recorrer ao licenciamento deste serviço apenas quando seja reconhecido, por resolução do Conselho de Ministros, a existência de interesse estratégico para a economia nacional na sua manutenção.

A implementação destas propostas de alteração legislativas promoverá a concorrência pelo mercado e no mercado, os incentivos à inovação, que poderão levar à redução dos preços.

### **13. Propõe-se que o legislador redesenhe o modelo jurídico das concessões para a prestação de serviços portuários, visando promover o investimento dos concessionários e a cobrança de tarifas mais baixas para os usuários do porto.**

Para tal, propõe-se que sejam asseguradas as seguintes três componentes:

a) No que respeita à **duração das concessões**, em particular, tendo em consideração o regime vigente das concessões para a prestação de serviços de reboque, cujo termo inicial não poderá exceder 10 anos<sup>459</sup>, e para a prestação de serviços de movimentação de carga, cujo termo inicial não poderá exceder 30 anos<sup>460</sup>, ambas

2017/352), artigo 12.º e artigo 13.º. O Regulamento é passível de ser aplicado aos serviços de pilotagem, nos termos do artigo 10.º, n.º 2.

<sup>452</sup> Cf. Decreto-Lei n.º 48/2002, de 2 de março, artigo 2.º, n.º 1.

<sup>453</sup> Cf. Decreto-Lei n.º 75/2001, de 27 de fevereiro, artigo 4.º, n.º 2.

<sup>454</sup> Cf. Decreto-Lei n.º 298/93, de 28 de agosto (alterado pela Lei 3/2013, de 14 de janeiro), artigo 3.º, n.º 3, alínea b) e n.º 4.

<sup>455</sup> Cf. Decreto-Lei n.º 48/2002, de 2 de março, artigo 2.º, n.º 1.

<sup>456</sup> Cf. Decreto-Lei n.º 75/2001, de 27 de fevereiro, artigo 4.º, n.º 2.

<sup>457</sup> Cf. "Regulamento (UE) n.º 2017/352, do Parlamento Europeu e do Conselho, que estabelece o regime da prestação de serviços portuários e regras comuns relativas à transparência financeira dos portos", artigo 12.º e artigo 13.º.

<sup>458</sup> Cf. Decreto-Lei n.º 298/93, de 28 de agosto (alterado pela Lei 3/2013, de 14 de janeiro), artigo 3.º, n.º 3, alínea b) e n.º 4.

<sup>459</sup> Cf. Decreto-Lei n.º 75/2001, de 27 de fevereiro, artigo 17.º.

<sup>460</sup> Cf. Decreto-Lei n.º 298/93, de 28 de agosto (alterado pela Lei 3/2013, de 14 de janeiro), artigo 29.º, n.º 1; e Decreto-Lei n.º 324/94, Base XIII.



renováveis sem a necessidade de abertura de novo concurso público, propõe-se que as autoridades portuárias apenas possam determinar a duração das concessões pelo número mínimo de anos necessários para a concessionária razoavelmente esperar recuperar os investimentos realizados para a exploração das obras ou dos serviços, a par da remuneração do capital investido, tomando em consideração os investimentos requeridos para alcançar os objetivos contratuais específicos, com base em critérios claros, objetivos e transparentes, não devendo a concessão ser renovada sem a abertura de um novo concurso público<sup>461</sup>;

b) No que concerne ao **critério de atribuição da concessão**, propõe-se que as autoridades portuárias apenas possam atribuir a concessão ao licitante que ofereça a tarifa mais baixa para os usuários do porto, em detrimento do critério de adjudicação para o licitante que oferecer a maior receita para a autoridade portuária<sup>462</sup>. As receitas da concessão deverão ser determinadas exogenamente com base nos custos reais de investimento das autoridades portuárias, levando em consideração a taxa de depreciação do capital e as taxas de juros de mercado;

c) No que se refere à **estrutura das receitas da concessão**, propõe-se que seja alterada, no sentido de ser eliminada a componente variável, permitindo que as autoridades portuárias apenas possam cobrar uma renda fixa aos operadores privados. Exceções só deverão ser aceites se a autoridade portuária incorrer num custo variável relacionado com as atividades do operador privado, caso em que a cobrança de royalties poderá ser usada como forma de transferir o custo variável da autoridade portuária para o operador privado.

A AMT, como regulador setorial, no âmbito das suas competências e atribuições, contribuirá para assegurar a implementação de um novo modelo jurídico de concessões para a prestação de serviços portuários, que vise promover o aumento do número de operadores, o aumento do investimento dos concessionários e a cobrança de tarifas mais baixas para os usuários do porto.

**14. Propõe-se que o legislador reavalie os requisitos de licenciamento para o acesso e exercício das atividades de prestação de serviços de operações de movimentação de carga e de reboques portuários, que imponham obrigações financeiras (garantias financeiras, apólices de seguro e requisitos mínimos de capital), devendo ser revogados aqueles que não tenham por base os pressupostos da sua necessidade, adequação e proporcionalidade. Em alternativa, propõe-se que o legislador possa substituir os requisitos financeiros por uma apólice de seguro, de acordo com critérios objetivos baseados nos riscos operacionais, a fim de evitar distorções na concorrência.**

As obrigações financeiras estão entre os requisitos de licenciamento mais comuns para operar nos portos. A exigência de requisitos financeiros aumenta substancialmente os custos de entrada, restringindo o número de operadores. Este efeito é mais premente quando ocorra a imposição simultânea, ao mesmo operador, do pagamento de garantias financeiras, de apólices de seguro e de capital social mínimo, o que poderá impedir os operadores com menor capacidade financeira de entrar e concorrer no mercado. Além disso, alguns dos requisitos financeiros podem ter o efeito de discriminar entre diferentes operadores, atento que não têm por base critérios objetivos baseados nos riscos operacionais.

Ilustra-se, para o acesso e exercício da atividade de operações de movimentação de carga, que os operadores estão sujeitos a vários requisitos financeiros simultâneos: (i) a uma garantia financeira anual à autoridade portuária<sup>463</sup>; (ii) a uma apólice de seguro que cubra um capital mínimo de EUR 100 000<sup>464</sup>; e (iii) a um capital social mínimo, cujo valor varia entre os portos, entre EUR 175 000 e EUR 1 000 000<sup>465</sup>, sendo que, se operar em mais do que um porto, o capital social mínimo terá de corresponder à soma dos requisitos de capital para cada um dos portos, até um limite máximo de EUR 2 500 000<sup>466</sup>.

<sup>461</sup> As autoridades portuárias devem determinar a duração da concessão de operação portuária nos termos do Código dos Contratos Públicos (CCP), aprovado pelo Decreto-Lei n.º 18/2008, de 29 de janeiro (alterado pelo Decreto-Lei n.º 111-B/2017, de 31 de agosto), artigo 410.º, e da Diretiva (UE) n.º 2014/23/UE, artigo 18.º.

<sup>462</sup> Cf. Regime-regra do CCP, artigo 74.º, n.º 1, que determina que "A adjudicação é feita de acordo com o critério da proposta economicamente mais vantajosa para a entidade adjudicante".

<sup>463</sup> Cf. Decreto-Lei n.º 298/93, de 28 de agosto (alterado pela Lei 3/2013, de 14 de janeiro), artigo 14.º. Correspondente a 20% do capital social no primeiro ano e, depois disso, a um duodécimo do total das taxas portuárias pagas no ano civil anterior.

<sup>464</sup> Cf. Decreto-Lei n.º 298/93, de 28 de agosto (alterado pela Lei 3/2013, de 14 de janeiro), artigo 23.º.

<sup>465</sup> Cf. Decreto-Lei n.º 298/93, de 28 de agosto (alterado pela Lei 3/2013, de 14 de janeiro), artigo 11.º, n.º 1.

<sup>466</sup> Cf. Decreto-Lei n.º 298/93, de 28 de agosto (alterado pela Lei 3/2013, de 14 de janeiro), artigo 11.º, n.º 2.



Ilustra-se, para o acesso e exercício da atividade de prestação de serviços de reboque portuário, que os operadores estão sujeitos, também, a vários requisitos financeiros simultâneos: (i) a uma caução anual à autoridade portuária<sup>467</sup>; e (ii) a uma apólice de seguro com um capital mínimo de EUR 500 000<sup>468</sup>.

A implementação destas propostas de alteração legislativas e regulamentares permitirá aos operadores reinvestirem o seu capital, aumentando a sua competitividade e promovendo preços mais competitivos, em benefício dos consumidores.

#### **15. Propõe-se que o legislador redesenhe o regime de acesso ao mercado da prestação de serviços de trabalho portuário, liberalizando o acesso ao mercado também por empresas de trabalho temporário<sup>469</sup>.**

Propõe-se que o legislador elimine os direitos exclusivos das empresas de prestação de trabalho portuário na prestação destes serviços.

Como tal, propõe-se a eliminação de quaisquer requisitos legais que exijam que as empresas de trabalho portuário tenham como objeto social exclusivo o de fornecer mão-de-obra aos operadores de movimentação de cargas.

Propõe-se que seja especificado na lei que a prestação de trabalho portuário possa ser realizada por empresas de trabalho temporário, desde que estejam sujeitas às mesmas regras de licenciamento que as empresas de trabalho portuário.

O legislador deverá considerar revogar o regime de licenciamento específico das empresas de trabalho portuário, aplicando, em vez disso, o regime geral de licenciamento das empresas de trabalho temporário.

A implementação destas propostas de alteração legislativas, com o objetivo de liberalização do acesso ao mercado, aumentará a concorrência no fornecimento de mão-de-obra portuária às empresas prestadoras de serviços de operações de movimentação de carga.

#### **16. Propõe-se que o legislador altere o regime para a obtenção e renovação de um Certificado de Isenção de Piloto (CIP), estabelecendo taxas com base nos custos, concedendo automaticamente extensões de um CIP se condições mínimas previamente determinadas forem cumpridas e, ainda, aumentando a duração inicial dos CIPs, com vista a reduzir os custos dos operadores e encargos administrativos.**

Um CIP é uma autorização temporária, concedida pelas autoridades portuárias, que permite ao seu titular navegar e manobrar dentro de uma área de pilotagem obrigatória, num porto, sem usar os serviços de um piloto marítimo, conseqüentemente, sem necessidade de o seu titular incorrer no pagamento de uma taxa de pilotagem, poupando em custos de operação. Na ausência de um CIP, os comandantes de navios precisam ser auxiliados por um piloto designado pelo porto e pagar a respetiva taxa de pilotagem, uma vez que os serviços de pilotagem são obrigatórios por lei.

Sucede que o processo de emissão e de renovação de um CIP contém barreiras à concorrência que importa eliminar, relacionadas i) com o seu custo de emissão e de renovação, no valor de EUR 1246 e de EUR 997, respetivamente<sup>470</sup>, dos mais caros quando comparado com vários outros Estados-Membros que cobram valores muito inferiores a EUR 600<sup>471</sup>; ii) com a sua duração inicial, válidos apenas por um ano para o

<sup>467</sup> Cf. Decreto-Lei n.º 75/2001, de 27 de fevereiro, artigo 11.º. No valor de 1/12 do volume de negócios anual estimado para o primeiro ano e, depois disso, um 1/12 do volume de negócios real observado no ano anterior.

<sup>468</sup> Para cobrir os riscos de danos próprios resultantes de roubo, incêndio, raio e explosão, bem como a responsabilidade civil por danos causados a terceiros. Conforme evidência encontrada este requisito será imposto apenas por algumas autoridades portuárias. A título de exemplo, Cf. Regulamento do exercício da atividade de reboque de embarcações e de navios no Porto de Setúbal, artigo 2.º, n.º 3, alínea j); e Regulamento do exercício da atividade de reboque de embarcações e navios do Porto de Lisboa (Ordem de Serviço n.º 25/2003), artigo 4.º, n.º 1, alínea k).

<sup>469</sup> Cf. Decreto-Lei n.º 280/93, de 13 de agosto (alterado pela Lei n.º 3/2013, de 14 de janeiro), artigo 8.º e artigo 9.º, n.º 1; e Decreto-Regulamentar n.º 2/94, de 28 de janeiro, artigo 3.º.

<sup>470</sup> Cf. Decreto-Lei n.º 48/2002, de 2 de março, artigo 7.º; e Portaria n.º 434/2002, de 22 de abril, artigo 7.º.

<sup>471</sup> Cf. Relatório de Recomendações da OCDE, *Transport Sector*, Portugal, 2018 (v. *Figure 5.20*), citando relatório da PwC e Panteia (2012), "Study on Pilotage Exemption Certificates", *Report submitted to the European Commission Directorate-General for Mobility and*



Continente e Madeira<sup>472</sup> e por quatro meses para os Açores<sup>473</sup>, dos mais curtos, quando comparados com duração inicial de cinco anos em vários Estados-Membros<sup>474</sup>; e iii) atento o facto de os requerentes estrangeiros terem de fazer prova de conhecimentos da língua portuguesa<sup>475</sup>, sendo que de uma amostragem de 22 Estados-Membros, Portugal figura entre a minoria de países que requerem o conhecimento da língua nacional.<sup>476</sup>

Portugal é um dos países europeus com menos CIPs ativos, sendo que, em 2016, havia apenas 28 CIPs, representativos de apenas 2% dos navios que entraram nos portos nacionais<sup>477</sup>.

Assim, os requisitos legais para se obter um CIP em Portugal têm um efeito de distorção da concorrência, levando a uma alocação ineficiente dos recursos públicos e, potencialmente, a um tratamento discriminatório dos operadores com base na nacionalidade. De facto, devido à dificuldade em se ter acesso a um CIP, operadores, mesmo que familiarizados com as condições de navegação dentro do porto, são obrigados a recorrer desnecessariamente a serviços de pilotagem, resultando em desperdício de recursos de pilotagem e equipamento, levando a períodos de espera mais longos nos portos.

Neste contexto, propõe-se a implementação cumulativa das seguintes quatro medidas, com vista a facilitar o processo de obtenção de um CIP, em Portugal:

Com vista a obviar ao risco de conflito de interesses, decorrente do facto de a emissão de CIPs serem da responsabilidade das autoridades portuárias, que também podem prestar serviços de pilotagem, propõe-se que o legislador estabeleça que a responsabilidade de emitir CIPs seja atribuída a uma entidade distinta das autoridades portuárias.

Tendo em conta os custos e encargos com a emissão e renovação de CIPs, propõe-se que o legislador defina que as taxas sejam estabelecidas com base nos custos, reavaliando a possibilidade de eliminar os custos com as renovações, concedendo-as automaticamente se determinadas condições forem verificadas, como uma frequência mínima de manobras na área do porto no ano anterior.

Quanto ao prazo de duração inicial de CIPs, propõe-se que o legislador reavalie o regime, estendendo-o para cinco anos.

Por fim, propõe-se que o legislador reconheça o inglês como uma língua alternativa ao português.

A implementação destas propostas de alteração legislativas conduzirão à diminuição dos custos de acesso aos CIPs, estendendo por mais tempo a sua vigência. Os operadores poderão ver os seus custos (com a pilotagem) baixarem, o que se pode refletir em preços finais mais competitivos para os consumidores.

Foi estimado um benefício de cerca de **EUR 4,7 milhões anuais**<sup>478</sup> para o consumidor, motivado pela implementação destas propostas de alteração legislativas.

*Transport*, <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/modes/maritime/studies/doc/2012-09-18-pec.pdf>, que revela que a Finlândia, ocupando o segundo lugar dos Estados-Membros que mais cobra, limita-se a cobrar pouco mais de EUR 600.

<sup>472</sup> Cf. Decreto-Lei n.º 48/2002, de 2 de março, artigo 19.º.

<sup>473</sup> Cf. Portaria n.º 43/2011 do Governo Regional dos Açores, de 14 de junho (alterada pela Portaria n.º 24/2013 do Governo Regional dos Açores, de 22 de abril), artigo 3.º.

<sup>474</sup> Cf. Relatório de Recomendações da OCDE, *Transport Sector*, Portugal, 2018, citando relatório da PwC e Panteia (2012), "Study on Pilotage Exemption Certificates", *Report submitted to the European Commission Directorate-General for Mobility and Transport*, <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/modes/maritime/studies/doc/2012-09-18-pec.pdf>, que revela prazos entre um a cinco anos, como média, em vários outros Estados-Membros.

<sup>475</sup> Cf. Decreto-Lei n.º 48/2002, de 2 de março, artigo 17.º, n.º 2.

<sup>476</sup> Cf. Relatório de Recomendações da OCDE, *Transport Sector*, Portugal, 2018, citando relatório da PwC e Panteia (2012), "Study on Pilotage Exemption Certificates", *Report submitted to the European Commission Directorate-General for Mobility and Transport*, <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/modes/maritime/studies/doc/2012-09-18-pec.pdf>, que revela que os outros Estados-Membros são a Croácia, a França e a Espanha.

<sup>477</sup> Cf. "Relatório de Recomendações da OCDE", Vol. I, *Transport Sector*, Portugal, 2018, citando relatório da PwC e Panteia (2012), "Study on Pilotage Exemption Certificates", *Report submitted to the European Commission Directorate-General for Mobility and Transport*, <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/modes/maritime/studies/doc/2012-09-18-pec.pdf>, que revela que em outros pequenos países europeus como na Bélgica, na Dinamarca e na Holanda, existem mais de 100 CIPs em vigor, enquanto em países maiores como na Alemanha, na Finlândia e na Suécia, existem mais de 1 000 CIPs ativos.

<sup>478</sup> Cf. "Relatório de Recomendações da OCDE", Vol. I, *Transport Sector*, Portugal, 2018 (v. *Table 1.2.; Annex 5.A.*).



### III.3.5. Pacote de disposições com encargos administrativos desproporcionais

O Relatório da AdC visa, também, promover e acompanhar a implementação de um conjunto de propostas para obviar a disposições constantes de diplomas legislativos contendo encargos administrativos considerados desproporcionais (visando contribuir para o programa SIMPLEX<sup>479</sup>) aqui consideradas por referência ao setor dos transportes analisados (Cf. Anexo 15).

---

<sup>479</sup> Mais informação disponível em <https://www.simplex.gov.pt/>



**Anexo 15: Disposições do setor dos transportes com encargos administrativos desproporcionais**

N.º OCDE	N.º e título do ato legislativo	Artigo	Categoria temática	Descrição da restrição à concorrência	Propostas de alteração legislativa e/ou regulatória
R-195	Portaria n.º 1017/2009 "Condições para o reconhecimento dos institutos de formação e para a obtenção do certificado de competência profissional dos gestores de transportes" [Regulamenta o Decreto-Lei n.º 257/2007, alterado pelo Decreto-Lei n.º 136/2009]	Art. 8º (e)	Transporte de mercadorias - institutos de formação e cursos de formação para gestores de transportes	Os institutos de formação devem manter o registo dos cursos de formação realizados, bem como o arquivo individual dos docentes por um período de cinco anos. O IMT aprova os cursos de formação a cada cinco anos e os certificados profissionais. Assim, a documentação em causa poderá encontrar-se duplicada e os encargos administrativos serem passíveis de serem desnecessários e desproporcionais [cf. Portaria n.º 1165/2010].	Propõe-se que o legislador elimine a obrigatoriedade de ser mantido o registo dos cursos de formação realizados, bem como o arquivo individual dos estagiários, por um período de cinco anos. Propõe-se, em alternativa, que seja reduzido o período de cinco anos, por outro limite de tempo, à luz dos princípios de adequação, necessidade e proporcionalidade.
R-211	Decreto-Lei n.º 15/88 (alterado pelo Decreto-Lei n.º 203/99) "Regime jurídico da utilização de veículos de aluguer sem condutor no transporte rodoviário de mercadorias, a nível nacional ou internacional"	Art. 18º (1); Art. 23º (1) (2)	Aluguer de veículos sem condutor (Rent-a-truck)	Os requisitos mínimos impostos em contratos de aluguer são os seguintes: (a) devem ser numerados, escritos, mantidos em triplicado e o original deve ser arquivado por um período mínimo de dois anos a partir da sua data de termo de validade; e (b) devem ser registados anualmente, para efeitos de fiscalização, pelo IMT. A exigência de contratos em suporte físico, escrito, é passível de limitar as vias contratuais através de novas tecnologias, como app/internet. O período de arquivo, de dois anos, é passível, igualmente, de consubstanciar um encargo administrativo desnecessário e desproporcional.	Propõe-se que o legislador elimine a obrigatoriedade de o contrato dever ser escrito. Propõe-se que o legislador elimine a obrigatoriedade de ser mantido um registo físico dos contratos escritos/físicos pelo período de dois anos.
R-19	Decreto-Lei n.º 126/2009 (alterado pelo Decreto-Lei n.º 65/2014) "Licenciamento para institutos de formação e cursos de formação para condutores"	Art. 5º (5)	Institutos de formação e cursos de formação para condutores (passageiros e mercadorias)	O CAM deve ser emitido em papel, a fim de permitir a emissão de outro certificado, o CQM. O CQM, juntamente com a carta de condução, permite ao motorista o direito a exercer a profissão.	Propõe-se que o legislador altere a disposição, em consonância com a Diretiva (CE) n.º 2003/59/CE, Art. 10º (1) (alterada), eliminando a necessidade de ser emitido, fisicamente, o CAM, para por sua vez ser obtido o CQM, e, assim, ainda permitir que seja eliminada a taxa administrativa associada. Propõe-se que a disposição seja ainda alterada, de acordo com a proposta de alteração do Art. 10º (1) da Diretiva (CE) n.º 2003/59/CE (alterada), Anexo II - COM (2017) 47 final, sendo considerada a inserção da informação da carta de condução no CQM, permitindo a eliminação da necessidade de ser emitida a CQM fisicamente, aquando da renovação da carta de condução e, assim, ainda permitir que seja eliminada a taxa administrativa associada.
R-31	Deliberação IMT n.º 3257/2009 "Formalidades para o estabelecimento de institutos de formação licenciados [Regulamenta o Decreto-Lei n.º 126/2009, alterado pelo Decreto-Lei n.º 65/2014]"	Título IV	Institutos de formação e cursos de formação para condutores (passageiros e mercadorias)	Os institutos de formação devem conservar, durante pelo menos cinco anos, os registos das atividades de formação executadas, bem como os <i>dossiers</i> individuais dos formandos. O IMT aprova os cursos de formação a cada cinco anos e os certificados profissionais. Assim, a documentação em causa poderá encontrar-se duplicada e os encargos administrativos serem passíveis de serem desnecessários e desproporcionais [cf. Portaria n.º 1165/2010].	Propõe-se que o legislador elimine a obrigatoriedade de ser mantido o registo dos cursos de formação realizados, bem como o arquivo individual dos formandos, por um período de cinco anos. Propõe-se, em alternativa, que seja reduzido o período de cinco anos, por outro limite de tempo, à luz dos princípios de adequação, necessidade e proporcionalidade.
R-03	Decreto-Lei n.º 117/2012 "Regula a organização do tempo de trabalho dos motoristas independentes nas atividades de transporte rodoviário, transpondo a Diretiva n.º 2002/15/CE"	Art. 7º (1)	Transporte de passageiros e mercadorias - tacógrafos	Os motoristas independentes estão isentos de tacógrafos. No entanto, eles devem manter registos por cinco anos e devem coloca-los à disposição de entidades com poderes de auditoria. A forma do registo deve ser definida por portaria do Governo.	Propõe-se que o legislador altere o requisito mínimo de manutenção de registo de cinco anos para um período de dois anos, em consonância com a Diretiva (CE) n.º 2002/15/CE, Art. 2º (1) e Art. 9º (b). Propõe-se que o legislador regule a norma quanto ao método de registo dos dados exigidos, conferindo certeza jurídica.
R-04	Portaria n.º 222/2008 "Estabelece quais os transportes isentos das disposições relativas aos tempos de condução e de repouso e da obrigação de utilizar o equipamento de registo (tacógrafo)"	Art. 2º (c) (d)	Transporte de passageiros e mercadorias - tacógrafos	São concedidas isenções da utilização do tacógrafo para: c) Veículos ou conjuntos de veículos de massa autorizada não superior a 7,500 Kgs utilizados para o transporte de materiais, equipamentos ou máquinas para uso do condutor no seu trabalho e utilizados apenas num raio de 50 km a partir da base da empresa e sob a condição de que a condução do veículo não constitua a principal atividade do motorista; e d) Veículos afetos ao transporte de mercadorias num raio de 50 quilómetros desde a base da empresa e propulsionados por meio de gás natural ou liquefeito ou eletricidade, cuja massa admissível, incluindo a massa de um reboque ou semirreboque, não exceda 7,500 Kgs.	Propõe-se que o legislador altere as disposições, no sentido de ser atualizado o âmbito das isenções, sendo excluída a necessidade de tacógrafos neste tipo de veículos/serviços, para distâncias até 100 km, em conformidade com o Art. 3º (aa) do Regulamento (CE) n.º 561/2006/CE (alterado pelo Regulamento (UE) n.º 165/2014/UE).
R-05	Portaria n.º 13449/2006 "Implementação e emissão de novos cartões tacográficos (para um tacógrafo digital) e definição de intervalos máximos entre a descarga de dados gravados pelo tacógrafo"	Para. 2, 3, 4.1	Transporte de passageiros e mercadorias - tacógrafos	O pedido de cartões tacográficos deve ser feito ao IMT. Os candidatos devem apresentar-se, pessoalmente, para confirmar os dados, para recolher a sua assinatura e fotografia, bem como para fornecer o pagamento da taxa administrativa.	Propõe-se que o legislador altere a norma e considere a possibilidade de ser utilizado o portal de cidadão já existente - <a href="https://bde.portaldocidadao.pt">https://bde.portaldocidadao.pt</a> - gerido pela administração pública, para serem efetuados os pedidos para a primeira aquisição, renovação, substituição ou troca de cartões de tacógrafo.





N.º OCDE	N.º e título do ato legislativo	Artigo	Categoria temática	Descrição da restrição à concorrência	Propostas de alteração legislativa e/ou regulatória
M-034	Decreto-Lei nº 196/98 "Regime jurídico aplicável à atividade dos transportes marítimos"	Art. 4º (2) (b)	Transporte marítimo	Os pedidos de inscrição como armador, junto da entidade licenciadora/fiscalizadora competente, devem ser acompanhados de elementos de informação que indiquem os tráfegos a efetuar ou os serviços a disponibilizar. Os armadores têm já obrigações de reporte obrigatórios junto da entidade licenciadora/fiscalizadora competente, para efeitos de exercício da atividade. A partilha de informação sobre elementos estratégicos da atuação concorrencial de cada operador é passível de consubstanciar um encargo administrativo desnecessário e desproporcional, bem como, representar um risco de partilha de elementos da sua oferta concorrencial. Os pedidos de inscrição deveriam ser limitados a informação referente ao tipo de transporte de pretende efetuar.	Propõe-se que a norma seja revogada.
M-037	Decreto-Lei nº 150/88 (alterado pelo Decreto-Lei nº 119/95) "Regime jurídico aplicável à aquisição e à alienação de navios de comércio"	Art. 3º	Navios de comércio – aquisição e venda	Os contratos de compra e venda de embarcações de comércio, rebocadores ou embarcações auxiliares devem assumir a forma escrita e as assinaturas dos respetivos vendedores devem ser objeto de reconhecimento presencial. A alienação, em segundo registo, não exige as formalidades descritas. Assim, a exigência de forma escrita e presencial, para o primeiro registo, é passível de consubstanciar um encargo administrativo desnecessário e desproporcional, limitando vias contratuais através de novas tecnologias, como app/internet.	Propõe-se que a norma seja revogada.
M-036	Decreto-Lei nº 150/88 (alterado pelo Decreto-Lei nº 119/95) "Regime jurídico aplicável à aquisição e à alienação de navios de comércio"	Art. 5º	Navios de comércio - construção	Os projetos de construção ou modificação de embarcações de comércio, rebocadores ou embarcações auxiliares devem ser aprovados pela Inspeção-Geral de Navios. A aprovação dos projetos é passível de consubstanciar uma duplicação de procedimentos, com encargos administrativos, atenta a avaliação/fiscalização ex-post das embarcações, para efeitos de segurança [cf. Art. 7º (2) do Decreto-Lei n.º 150/88].	Propõe-se que a norma seja revogada.
M-041	Decreto-Lei nº 287/83 (alterado pelo Decreto-Lei nº 199/84) "Registo e uso a título temporário, da bandeira nacional em embarcações de comércio estrangeiro tomadas de fretamento em casco nu, com opção de compra, por armadores nacionais inscritos"	Art. 1º (1)	Embarcações – registo temporário	As embarcações de comércio tomadas de fretamento em casco nu, com opção de compra, por armadores Portugueses inscritos, podem ser temporariamente registadas nas repartições marítimas. Esses registos devem ser autorizados pelo Ministro da Habitação, Obras Públicas e Transportes.	Propõe-se que o legislador altere a norma, alargando o âmbito de aplicação da norma, para incluir o registo temporário de embarcação de comércio ou rebocador. Propõe-se que a necessidade de autorização dos registos em causa pelo Ministro da Habitação, Obras Públicas e Transportes, seja revogada.
M-042	Decreto-Lei nº 287/83 (alterado pelo Decreto-Lei nº 199/84) "Registo e uso a título temporário, da bandeira nacional em embarcações de comércio estrangeiro tomadas de fretamento em casco nu, com opção de compra, por armadores nacionais inscritos"	Art. 2º (b)	Embarcações – registo temporário	Os pedidos de autorização dos registos temporários, nas repartições marítimas, das embarcações de comércio tomadas de fretamento em casco nu, com opção de compra, por armadores Portugueses inscritos, efetuados ao Ministro da Habitação, Obras Públicas e Transportes, devem ser acompanhados de uma nota descritiva das vantagens e do interesse desses registos para a economia Portuguesa e para os armadores em causa.	Propõe-se que a norma seja revogada.
M-044	Decreto-Lei nº 287/83 (alterado pelo Decreto-Lei nº 199/84) "Registo e uso a título temporário, da bandeira nacional em embarcações de comércio estrangeiro tomadas de fretamento em casco nu, com opção de compra, por armadores nacionais inscritos"	Art. 4º (2)	Embarcações – registo temporário	Os pedidos de registo temporário, nas repartições marítimas, das embarcações de comércio tomadas de fretamento em casco nu, com opção de compra, por armadores Portugueses inscritos, devem ser acompanhados de documentação.	Propõe-se que o legislador efetue uma reavaliação da documentação que deve acompanhar os pedidos de registo temporário nas repartições marítimas, das embarcações, em conjunto com a DGRM, o IMT e a AMT. Essa análise deve ter como objetivo principal a identificação da documentação que possa ser desnecessária e desproporcional, em particular, tendo em conta os desenvolvimentos legais e os desenvolvimentos tecnológicos relevantes. A reavaliação pode implicar a revogação parcial ou total da norma.
M-045	Decreto-Lei nº 287/83 (alterado pelo Decreto-Lei nº 199/84) "Registo e uso a título temporário, da bandeira nacional em embarcações de comércio estrangeiro tomadas de fretamento em casco nu, com opção de compra, por armadores nacionais inscritos"	Art. 8º	Embarcações – registo temporário	As alterações ao contrato de fretamento em casco nu, com opção de compra, de embarcações de comércio por armadores Portugueses inscritos, devem ser registadas nas repartições marítimas competentes e no registo comercial. Essas alterações devem ser comunicadas à Inspeção-Geral de Navios em momento prévio à respetiva formalização.	Propõe-se que seja revogada a necessidade de comunicação das alterações ao contrato de fretamento.
M-040	Decreto-Lei nº 265/72 (alterado pelo Decreto-Lei nº 370/2007) "Regulamento geral das capitánias"	Art. 121º	Embarcações - documentos	Cada um dos tipos de embarcação existentes deve ter a bordo determinados documentos e cópias de certos diplomas legais.	Propõe-se que o legislador, em conjunto com a DGRM, o IMT e a AMT, efetue uma reavaliação da documentação que cada um dos tipos de embarcações devem ter a bordo, identificando aquela que não seja necessária ou adequada, tendo em conta os desenvolvimentos legais e tecnológicos relevantes. A reavaliação pode implicar a revogação parcial ou total da norma.



### III.3.6. Pacote de disposições obsoletas ou em desuso

O Relatório da AdC visa, igualmente, promover a revogação de disposições constantes de diplomas legislativos que se encontram obsoletas, seja por desuso, caducidade ou extinção do seu objeto, visando contribuir para o programa “Revoga +”, integrado no programa SIMPLEX<sup>480</sup>, as quais foram identificadas apenas por referência ao setor dos transportes analisados (Cf. Anexo 16).

---

<sup>480</sup> Mais informação disponível em <https://www.simplex.gov.pt/>



**Anexo 16: Disposições do setor dos transportes obsoletas ou em desuso**

N.º OCDE	N.º e título do ato legislativo	Artigo	Categoria temática	Descrição da restrição à concorrência	Propostas de alteração legislativa e/ou regulatória
R-86	Portaria n.º 334/2000 "Regras relativas à capacidade profissional e financeira para os táxis"	Art. 2º	Táxis	A capacidade profissional é confirmada por um certificado emitido pela Direção-Geral do Transporte Terrestre (atualmente, o IMT) aos candidatos que demonstrem estar numa das seguintes situações: a) aprovação no exame das matérias enumeradas no Anexo I; b) experiência profissional de pelo menos cinco anos na gestão de uma empresa de transporte rodoviário, comprovada curricularmente. Vários <i>stakeholders</i> consideram que a norma não está em vigor uma vez que o Art. 4º do Decreto-Lei n.º 251/98 (alterado pela Lei n.º 5/2013) eliminou a necessidade de capacidade profissional.	Propõe-se que seja confirmado se a norma está obsoleta. Sendo o caso, propõe-se que seja expressamente revogada.
R-191	Portaria n.º 1099/99 "Regulamenta os exames de competência profissional para o transporte rodoviário de mercadorias [Regulamenta o Decreto-Lei n.º 38/99 (revogado pelo Decreto-Lei n.º 257/2007 (modificado pelo Decreto-Lei n.º 136/2009))]"	Todo o diploma	Transporte rodoviário de mercadorias - acesso à atividade	Regula o exame para o Certificado de Capacidade Profissional (CAP para os gestores de transporte) para o transporte rodoviário de mercadorias. Vários <i>stakeholders</i> consideram que as normas não estão em vigor uma vez que o CAP para os gestores de transporte é regulado na Portaria n.º 1017/2009, Anexo II.	Propõe-se que seja confirmado se a norma está obsoleta. Sendo o caso, propõe-se que seja expressamente revogada.
R-204	Decreto-Lei n.º 15/88 (alterado pelo Decreto-Lei n.º 203/99) "Regime jurídico da utilização de veículos de aluguer sem condutor no transporte rodoviário de mercadorias, a nível nacional ou internacional"	Art. 5º (2)	Aluguer de veículos sem condutor (Rent-a-truck)	O licenciamento de camiões para aluguer está sujeito a quotas ou a requisitos especiais de acesso. Novos licenciamentos só são possíveis em caso de substituição dos veículos ou se os locatários tiverem uma mercadoria não preenchida igual ou superior ao peso bruto do veículo dos veículos alugados e cumprirem esses requisitos. Vários <i>stakeholders</i> consideram a norma obsoleta ou em desuso porquanto não é aplicada pelos operadores no mercado.	Propõe-se que seja confirmado se a norma está obsoleta. Sendo o caso, propõe-se que seja expressamente revogada.
R-210	Decreto-Lei n.º 15/88 (alterado pelo Decreto-Lei n.º 203/99) "Regime jurídico da utilização de veículos de aluguer sem condutor no transporte rodoviário de mercadorias, a nível nacional ou internacional"	Art. 16º (1) (2)	Aluguer de veículos sem condutor (Rent-a-truck)	O licenciamento de veículos para o funcionamento da indústria de aluguer de camiões pode ser temporariamente suspenso ou limitado por deliberação da DGTT (atualmente, o IMT), com vista a equilibrar o funcionamento do mercado nacional de transportes. Novas licenças só serão concedidas para substituir as que foram canceladas devido a falha na inspeção dos veículos, a transferência de propriedade ou cancelamento da matrícula dos veículos, desde que requeridas dentro de um período de 9 meses a partir da data do cancelamento. Vários <i>stakeholders</i> consideram a norma obsoleta ou em desuso porquanto não é aplicada pelos operadores no mercado.	Propõe-se que seja confirmado se a norma está obsoleta. Sendo o caso, propõe-se que seja expressamente revogada.
R-212	Decreto-Lei n.º 15/88 (alterado pelo Decreto-Lei n.º 203/99) "Regime jurídico da utilização de veículos de aluguer sem condutor no transporte rodoviário de mercadorias, a nível nacional ou internacional"	Art. 22º	Aluguer de veículos sem condutor (Rent-a-truck)	O regime de preços aplicável à atividade de aluguer de camiões rege-se-á pelas disposições do Decreto-Lei n.º 415-A/86. Este diploma foi, porém, revogado pelo Decreto-Lei n.º 8/93, o qual foi igualmente revogado, embora ainda em vigor, até que novo regulamento seja adotado, pelo Decreto-Lei n.º 52/2015 (Art. 16º), que regulamenta o serviço público de transporte de passageiros. Vários <i>stakeholders</i> consideram a norma obsoleta ou em desuso porquanto não é aplicada pelos operadores no mercado.	Propõe-se que seja confirmado se a norma está obsoleta. Sendo o caso, propõe-se que seja expressamente revogada.
RL_AdC-002	Decreto-Lei n.º 191/2008 "Procedimentos aplicáveis no âmbito da entrada em serviço dos subsistemas dos sistemas ferroviários transeuropeus"	Todos	Subsistemas	Estabelece os processos a adotar pelos organismos notificados no âmbito da autorização de entrada em serviços de subsistemas. Vários <i>stakeholders</i> consideram as normas tacitamente revogadas, obsoletas ou em desuso.	Propõe-se que o diploma seja expressamente revogado.
RL_AdC-003	Decreto-Lei n.º 178/2007 "Condições aplicáveis no âmbito da realização, em Portugal, da interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade"	Todos	Gestão e operação da infraestrutura ferroviária e transporte ferroviário	Estabelece as condições necessárias para realizar, em Portugal, a interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade. Vários <i>stakeholders</i> consideram as normas tacitamente revogadas, obsoletas ou em desuso.	Propõe-se que o diploma seja expressamente revogado.
RL_AdC-004	Decreto-Lei n.º 177/2007 "Condições aplicáveis no âmbito da realização, em Portugal, da interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu convencional"	Todos	Gestão e operação da infraestrutura ferroviária e transporte ferroviário	Estabelece as condições necessárias para realizar, em Portugal, a interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu convencional, relativas: (i) à conceção, à construção, à entrada em serviço, à readaptação, à renovação, à exploração e à manutenção dos elementos que integram o sistema em causa colocados em serviço após 09.05.2007; e (ii) às qualificações profissionais e condições de saúde e segurança do pessoal que participa na exploração e na manutenção dos elementos que integram o sistema em causa colocados em serviço após 09.05.2007. Vários <i>stakeholders</i> consideram as normas tacitamente revogadas, obsoletas ou em desuso.	Propõe-se que o diploma seja expressamente revogado.
RL_AdC-005	Decreto-Lei n.º 146/2004 "Regime jurídico transitório aplicável às tarifas pela utilização da infraestrutura ferroviária"	Todos	Gestão e operação da infraestrutura ferroviária	Definição da vigência do regime jurídico transitório aplicável às tarifas pela utilização da infraestrutura ferroviária definido no Decreto-Lei n.º 270/2003. Vários <i>stakeholders</i> consideram as normas tacitamente revogadas, obsoletas ou em desuso.	Propõe-se que o diploma seja expressamente revogado.
RL-008	Decreto-Lei n.º 39780 (alterado pelo Decreto-Lei n.º 58/2008)	Art. 7º (a)	Obras	As obras de importância superior a 4.987,98 € que não façam parte de planos já aprovados e não sejam de simples conservação ou renovação das linhas férreas e suas dependências devem ser aprovadas pelo Governo.	Propõe-se que a norma seja expressamente revogada.



N.º OCDE	N.º e título do ato legislativo	Artigo	Categoria temática	Descrição da restrição à concorrência	Propostas de alteração legislativa e/ou regulatória
	"Regulamento para a exploração e polícia dos caminhos-de-ferro"			Vários <i>stakeholders</i> consideram a norma tacitamente revogada, obsoleta ou em desuso.	
RL-009	Decreto-Lei nº 39780 (alterado pelo Decreto-Lei nº 58/2008) "Regulamento para a exploração e polícia dos caminhos-de-ferro"	Art. 7º (b)	Material fixo e material circulante	O emprego de novos tipos de material fixo ou circulante, a alteração da respetiva classificação ou o seu abate ao serviço deve ser aprovado pelo Governo. Vários <i>stakeholders</i> consideram a norma tacitamente revogada, obsoleta ou em desuso.	Propõe-se que a norma seja expressamente revogada.
RL-010	Decreto-Lei nº 39780 (alterado pelo Decreto-Lei nº 58/2008) "Regulamento para a exploração e polícia dos caminhos-de-ferro"	Art. 9º (1)	Material fixo e material circulante	A empresa ferroviária deve ter todo o material fixo e circulante que for necessário para assegurar a regularidade e eficiência da exploração dos caminhos-de-ferro. Vários <i>stakeholders</i> consideram a norma tacitamente revogada, obsoleta ou em desuso.	Propõe-se que a norma seja expressamente revogada.
RL-011	Decreto-Lei nº 39780 (alterado pelo Decreto-Lei nº 58/2008) "Regulamento para a exploração e polícia dos caminhos-de-ferro"	Art. 11º	Material fixo, material circulante e material acessório	O Governo pode substituir-se à empresa ferroviária para cumprir com as seguintes obrigações nos casos em que essa empresa não faça tal: (i) ter todo o material fixo e circulante que for necessário para assegurar a regularidade e eficiência da exploração dos caminhos-de-ferro; (ii) adotar, quer no material circulante, quer nas instalações fixas, os dispositivos de segurança que a técnica ferroviária aconselhar e providenciar no sentido de as carruagens terem as necessárias condições de comodidade; e (iii) conservar as linhas e suas dependências, com todo o seu material fixo, circulante e acessório, em bom estado de serviço. Nos casos em que faça tal, o Governo fica com o direito de arrecadar todas as receitas da empresa em causa até completar a importância das despesas feitas, salvo se a mesma empresa provar que lhe é impossível conseguir os meios financeiros para cumprir as obrigações. Vários <i>stakeholders</i> consideram a norma tacitamente revogada, obsoleta ou em desuso.	Propõe-se que a norma seja expressamente revogada.
RL-012	Decreto-Lei nº 39780 (alterado pelo Decreto-Lei nº 58/2008) "Regulamento para a exploração e polícia dos caminhos-de-ferro"	Art. 12º (1)	Gestão e operação da infraestrutura ferroviária e transporte ferroviário	A empresa ferroviária poderá, mediante proposta aprovada pelo Governo, estabelecer regimes especiais de exploração económica das linhas secundárias cujo rendimento não compense as despesas de exploração normal. Se, mesmo nesses regimes, a exploração em causa continuar a ser deficitária, poderá o Governo autorizar a cessação da mesma, desde que seja estabelecido pela empresa em questão ou contratado por essa empresa com outra empresa um serviço de transportes por estrada que substitua o serviço de transportes por linha férrea. Vários <i>stakeholders</i> consideram a norma tacitamente revogada, obsoleta ou em desuso.	Propõe-se que a norma seja expressamente revogada.
RL-021	Decreto-Lei nº 39780 (alterado pelo Decreto-Lei nº 58/2008) "Regulamento para a exploração e polícia dos caminhos-de-ferro"	Art. 12º (2)	Gestão e operação da infraestrutura ferroviária	A empresa ferroviária continua obrigada a conservar em bom estado todas as instalações e todos os aparelhos necessários para a exploração das linhas cuja exploração cessou, salvo se o Governo autorizar o levantamento das mesmas. Vários <i>stakeholders</i> consideram a norma tacitamente revogada, obsoleta ou em desuso.	Propõe-se que a norma seja expressamente revogada.
RL-013	Decreto-Lei nº 39780 (alterado pelo Decreto-Lei nº 58/2008) "Regulamento para a exploração e polícia dos caminhos-de-ferro"	Art. 20º (1)	Gestão e operação da infraestrutura ferroviária e transporte ferroviário	Dependem da aprovação do Governo os regulamentos internos da empresa ferroviária necessários ao serviço de exploração dos caminhos-de-ferro. Vários <i>stakeholders</i> consideram a norma tacitamente revogada, obsoleta ou em desuso.	Propõe-se que a norma seja expressamente revogada.
RL-014	Decreto-Lei nº 39780 (alterado pelo Decreto-Lei nº 58/2008) "Regulamento para a exploração e polícia dos caminhos-de-ferro"	Art. 21º	Pessoal que desempenha tarefas no âmbito da operação dos caminhos-de-ferro	O Governo estabelecerá o regime de horário de trabalho que seja adequado ao serviço de exploração dos caminhos-de-ferro. Vários <i>stakeholders</i> consideram a norma tacitamente revogada, obsoleta ou em desuso.	Propõe-se que a norma seja expressamente revogada.
RL_AdC-006	Regulamento nº 630/2011 "Regulamento que estabelece o regime de tarifação para a rede ferroviária"	Todos	Gestão e operação da infraestrutura ferroviária e transporte ferroviário	Determinação dos métodos e das regras de cálculo a utilizar no âmbito da definição e da cobrança de tarifas aplicáveis à prestação de serviços ferroviários essenciais, adicionais e auxiliares. Vários <i>stakeholders</i> consideram as normas tacitamente revogadas, obsoletas ou em desuso.	Propõe-se que o diploma seja expressamente revogado.
RL_AdC-007	Regulamento nº 473/2010 "Regime jurídico das tarifas da infraestrutura ferroviária"	Todos	Gestão e operação da infraestrutura ferroviária	Determinação das regras, das condições, dos princípios e dos procedimentos aplicáveis no âmbito da melhoria do desempenho da infraestrutura ferroviária através das tarifas aplicáveis à utilização da mesma. Vários <i>stakeholders</i> consideram as normas tacitamente revogadas, obsoletas ou em desuso.	Propõe-se que o diploma seja expressamente revogado.



N.º OCDE	N.º e título do ato legislativo	Artigo	Categoria temática	Descrição da restrição à concorrência	Propostas de alteração legislativa e/ou regulatória
RL_AdC-001	Decreto-Lei nº 20/2010 "Regime jurídico aplicável ao transporte ferroviário internacional de passageiros"	Todos	Transporte ferroviário de passageiros	Estabelece a liberalização da atividade de disponibilização de serviços de transporte ferroviário internacional de passageiros e definição das regras, das condições, dos princípios e dos procedimentos aplicáveis no âmbito do acesso à infraestrutura ferroviária com vista à disponibilização desses serviços. Vários <i>stakeholders</i> consideram as normas tacitamente revogadas, obsoletas ou em desuso.	Propõe-se que o diploma seja expressamente revogado.
RL-049	Decreto-Lei nº 39780 (alterado pelo Decreto-Lei nº 58/2008) "Regulamento para a exploração e polícia dos caminhos-de-ferro"	Art. 13º	Transporte ferroviário	A empresa ferroviária é obrigada a fazer todos os transportes que lhe forem requisitados pelo Estado, pelas autarquias locais ou pelos particulares, nos termos dos respetivos regulamentos, contrato, tarifas e convenções, aprovados pelo Governo. Vários <i>stakeholders</i> consideram a norma tacitamente revogada, obsoleta ou em desuso.	Propõe-se que a norma seja expressamente revogada.
RL-050	Decreto-Lei nº 39780 (alterado pelo Decreto-Lei nº 58/2008) "Regulamento para a exploração e polícia dos caminhos-de-ferro"	Art. 14º (1)	Transporte ferroviário	A legislação que estabelecer ou modificar as tarifas aplicáveis aos serviços disponibilizados pela empresa ferroviária determinará, também: (i) se essa empresa pode fazer contratos de transporte com preços e condições diversos dos respetivos preços e condições estabelecidos na legislação em causa; e (ii) se, independentemente de qualquer acordo, essa empresa pode estabelecer preços para o transporte de mercadorias e passageiros que não sejam superiores às tarifas decretadas na legislação em causa. Vários <i>stakeholders</i> consideram a norma tacitamente revogada, obsoleta ou em desuso.	Propõe-se que a norma seja expressamente revogada.
RL-051	Decreto-Lei nº 39780 (alterado pelo Decreto-Lei nº 58/2008) "Regulamento para a exploração e polícia dos caminhos-de-ferro"	Art. 47º (1) (b)	Transporte ferroviário de mercadorias	A empresa ferroviária pode recusar o transporte de matérias repugnantes. Vários <i>stakeholders</i> consideram a norma tacitamente revogada, obsoleta ou em desuso.	Propõe-se que a norma seja expressamente revogada.
RL-052	Decreto-Lei nº 39780 (alterado pelo Decreto-Lei nº 58/2008) "Regulamento para a exploração e polícia dos caminhos-de-ferro"	Art. 49º (1)	Transporte ferroviário de mercadorias	As mercadorias despachadas em grande velocidade devem seguir no primeiro comboio que seja apropriado para o transporte das mesmas e esse transporte só deve sofrer as interrupções de trajeto tornadas absolutamente necessárias pela mudança do comboio em causa de uma linha para outra linha. Vários <i>stakeholders</i> consideram a norma tacitamente revogada, obsoleta ou em desuso.	Propõe-se que a norma seja expressamente revogada.
RL-053	Decreto-Lei nº 39780 (alterado pelo Decreto-Lei nº 58/2008) "Regulamento para a exploração e polícia dos caminhos-de-ferro"	Art. 49º (2)	Transporte ferroviário de mercadorias	As mercadorias despachadas em pequena velocidade devem ser expedidas pela empresa ferroviária, o mais tardar, no dia seguinte ao dia em que forem recebidas ou, em circunstâncias excecionais, nos dois dias seguintes a esse dia. Em qualquer caso, a duração máxima de cada fração indivisível de 150 quilómetros do trajeto em causa será de dois dias. Vários <i>stakeholders</i> consideram a norma tacitamente revogada, obsoleta ou em desuso.	Propõe-se que a norma seja expressamente revogada.
RL-054	Decreto-Lei nº 39780 (alterado pelo Decreto-Lei nº 58/2008) "Regulamento para a exploração e polícia dos caminhos-de-ferro"	Art. 51º (2)	Transporte ferroviário de mercadorias	As remessas de mercadorias de pequena velocidade serão entregues pela empresa ferroviária no dia seguinte ao dia da chegada das mesmas à respetiva estação de destino ou, nos casos em que essas mercadorias sejam suscetíveis de corrupção ou deterioração, logo que as mesmas sejam reclamadas, dentro das horas de serviço da respetiva estação de destino. Vários <i>stakeholders</i> consideram a norma tacitamente revogada, obsoleta ou em desuso.	Propõe-se que a norma seja expressamente revogada.
RL_AdC-008	Regulamento nº 18/2000 "Regras, condições, princípios e procedimentos aplicáveis no âmbito da autorização de circulação de material circulante em exploração"	Todos	Material circulante	Definição dos requisitos que os veículos ferroviários devem preencher para poderem circular na rede ferroviária Portuguesa e do procedimento aplicável à verificação do cumprimento dos mesmos. Vários <i>stakeholders</i> consideram as normas tacitamente revogadas, obsoletas ou em desuso.	Propõe-se que o diploma seja expressamente revogado.
M-021	Decreto-Lei nº 344-A/98 (alterado pelo Decreto-Lei nº 29-A/2011) "Regulamento da via navegável do rio Douro"	Anexo - Art. 13º; Art. 5º (e)	Transporte na via navegável do rio Douro	O Regulamento da Via Navegável do Douro deve encontrar-se a bordo das embarcações que utilizem a Via Navegável do Douro (exceto embarcações de pequeno porte até 20 000 Kgs), com vista a atestar que os transportadores locais conhecem a regulação. Vários <i>stakeholders</i> consideram a norma tacitamente revogada, obsoleta ou em desuso.	Propõe-se que a norma seja expressamente revogada.
M-018, M-019 e M-020	Decreto-Lei nº 219/85 "Regime especial de pilotagem na via navegável do rio Douro"	Art. 3º	Pilotagem - Via navegável do rio Douro	A utilização da Via Navegável do Douro depende de certificado emitido pela Direção-Geral da Marinha em nome do capitão ou do mestre da embarcação. Esse certificado será válido por um ano e renovável consecutivamente por períodos de tempo de um ano, mediante prova em cada renovação de que o seu titular utilizou a via navegável em causa no ano anterior. O certificado visa atestar que o piloto sabe navegar no rio Douro. Vários <i>stakeholders</i> consideram a norma tacitamente revogada, obsoleta ou em desuso.	Propõe-se que a norma seja expressamente revogada.
M-039	Decreto-Lei nº 265/72 (alterado pelo Decreto-Lei nº 370/2007) "Regulamento geral das capitánias"	Art. 51º	Embarcações – construção	As autorizações para a construção ou modificação de embarcações mercantes caducam nos casos em que os prazos autorizados pela entidade competente sejam atingidos (DGRM). Vários <i>stakeholders</i> consideram a norma obsoleta ou em desuso porquanto não é aplicada pelos operadores no mercado.	Propõe-se que a norma seja expressamente revogada.
M-035	Decreto-Lei nº 265/72 (alterado pelo Decreto-Lei nº 370/2007) "Regulamento geral das capitánias"	Art. 73º (4); Art. 86º	Embarcações – registo	A venda, o registo de propriedade e/ou a transferência do registo de propriedade de determinadas embarcações, diferente do porto ou região daquele/a onde foi construída ou adquirida, exige um pedido de autorização prévio, junto da entidade competente para os registos de embarcações (INRN). Vários <i>stakeholders</i> consideram a norma obsoleta ou em desuso porquanto não é aplicada pelos operadores no mercado.	Propõe-se que as normas sejam expressamente revogadas.



#### III.4. Propostas de alteração do quadro legislativo e regulatório do setor de transporte rodoviário

O setor rodoviário é o subsetor do setor dos transportes com maior contribuição para a economia Portuguesa. Em 2015, esse setor gerou diretamente um valor acrescentado bruto (VAB) de EUR 2.182,35 milhões<sup>481,482</sup>, tendo sido responsável direto por 1,2% do Produto Interno Bruto (PIB)<sup>483</sup>, e empregou 96.540 indivíduos<sup>484</sup>. No entanto, esses valores não representam a contribuição total do setor rodoviário para a economia Portuguesa, já que a totalidade da cadeia de produção dos serviços rodoviários<sup>485</sup> deve ser tomada em consideração nesse contexto.

O setor rodoviário tem, igualmente, efeitos positivos significativos na coesão económica e social em Portugal.

A relevância do setor rodoviário resulta, em larga medida, da extensão e da capilaridade da rede rodoviária Portuguesa, que, dadas essas características, é o único meio de acesso a várias localidades. De facto, em 31.12.2015, a rede rodoviária construída no Continente era constituída por 14.310 km de vias<sup>486</sup> e, em particular, a rede de autoestradas representava 21,42% dos mesmos<sup>487</sup>. Para além disso, em 31.12.2015, a densidade da rede rodoviária construída no Continente era de 0,161 km por km<sup>2</sup> de superfície<sup>488</sup>. Tal traduz o aumento regular da qualidade da infraestrutura em causa decorrente dos relevantes investimentos realizados, que, entre 2000 e 2013, foram, em média, EUR 1.350,29 milhões por ano<sup>489</sup>, representando, em média, 0,9% do PIB<sup>490</sup>.

Assim, é expectável que o desenvolvimento económico e social em Portugal seja efetivamente impulsionado pela adoção de um quadro legislativo e regulatório que promova a concorrência no setor rodoviário e, assim, aumente a sua eficiência.

A esse propósito, é de notar que uma parte significativa do quadro legislativo e regulatório Português aplicável ao setor rodoviário transpõe legislação da UE para a ordem jurídica Portuguesa e, como tal, é amplamente harmonizado com a mesma.

O Projeto “OECD Competition Assessment Reviews: Portugal” analisou 356 diplomas Portugueses aplicáveis ao setor rodoviário e considerou que 229 das normas incluídas potencialmente prejudicariam a concorrência no setor em causa, tendo efetuado 203 recomendações nesse âmbito.

Nota-se que as seguintes matérias e, conseqüentemente, o quadro legislativo e regulatório aplicável não foram analisados no âmbito do projeto: (i) a disponibilização de serviços de transporte rodoviário urbano de passageiros; (ii) a disponibilização de serviços de transporte rodoviário de passageiros com necessidades especiais devidas, em particular, a deficiência, mobilidade reduzida, doença, idade avançada e gravidez; (iii) as regras, as condições, os princípios e os procedimentos aplicáveis no âmbito das atividades de transporte rodoviário de carácter eminentemente turístico; (iv) as regras, as condições, os princípios e os procedimentos aplicáveis no âmbito da gestão e da operação de autoestradas estabelecidos em contratos de concessão celebrados

<sup>481</sup> Fonte: INE (“valor acrescentado bruto (€) das empresas por atividade económica (subclasse - CAE Rev. 3) e escalão de pessoal ao serviço”, acedido em 26.10.2017).

<sup>482</sup> O presente capítulo não toma em consideração os setores da Administração pública, da defesa e da segurança social, uma vez que os mesmos não têm uma relação direta com o setor dos transportes em termos de atividades desempenhadas no respetivo âmbito, sem prejuízo de terem um impacto nesse setor.

<sup>483</sup> Fontes: (i) INE (“valor acrescentado bruto (€) das empresas por atividade económica (subclasse - CAE Rev. 3) e escalão de pessoal ao serviço”, acedido em 26.10.2017); e (ii) OCDE (“value added and its components by activity, ISIC rev4”, acedido em 14.12.2017, e “GDP”, acedido em 12.12.2017).

<sup>484</sup> Fontes: (i) Eurostat (“annual detailed enterprise statistics for services (NACE Rev. 2 H-N and S95)”, acedidas em 17.12.2017); e (ii) INE (“pessoal ao serviço (nº) das empresas por atividade económica (subclasse - CAE Rev. 3) e escalão de pessoal ao serviço”, acedido em 17.12.2017).

<sup>485</sup> A mesma inclui uma diversidade ampla de serviços, como a produção de veículos rodoviários e a preparação de refeições.

<sup>486</sup> Fonte: INE (“extensão da rede nacional rodoviária (km) por localização geográfica (distrito) e tipo de rede rodoviária”, acedida em 19.06.2018).

<sup>487</sup> Fonte: INE (“extensão da rede nacional de autoestradas (km) por localização geográfica (Continente) e tipo de rede rodoviária”, acedida em 19.06.2018).

<sup>488</sup> Fonte: INE (“densidade da rede rodoviária nacional (km/km<sup>2</sup>) por localização geográfica e tipo de rede rodoviária”, acedida em 19.06.2018).

<sup>489</sup> Fonte: OECD (“transport infrastructure investment and maintenance spending”, acedido em 19.06.2018).

<sup>490</sup> Fonte: OECD (“transport infrastructure investment and maintenance spending”, acedido em 19.06.2018, e “GDP”, acedido em 12.12.2017).



entre o Estado e entidades privadas; e (v) a disponibilização de serviços de aluguer de veículos rodoviários com condutor baseados nas tecnologias da informação e das comunicações<sup>491</sup>.

O projeto estimou que a implementação completa de todas as referidas recomendações geraria um aumento anual do excedente do consumidor de **EUR 39,10 milhões**<sup>492</sup> a **EUR 199,41 milhões**<sup>493</sup> e, ainda, um aumento anual de receitas das empresas de transporte rodoviário de **EUR 27,26 milhões**<sup>494</sup>, decorrentes da melhoria do contexto operacional do setor rodoviário Português e da consequente diminuição dos preços praticados.

O presente capítulo tem como objetivo a apresentação de propostas específicas de alteração do quadro legislativo e regulatório Português aplicável ao setor rodoviário baseadas nas recomendações efetuadas pelo projeto. Essas propostas encontram-se agrupadas nas seguintes matérias: (i) transporte rodoviário de passageiros, objeto do capítulo III.4.1; (ii) transporte rodoviário de mercadorias, objeto do capítulo III.4.2; (iii) aluguer de veículos rodoviários sem condutor, objeto do capítulo III.4.3; e (iv) atividades auxiliares do transporte rodoviário, objeto do capítulo III.4.4.

---

<sup>491</sup> Como os serviços de aluguer de veículos rodoviários com condutor, oferecidos em plataformas eletrónicas, por entidades como a Cabify Portugal, Lda. e a Uber Portugal, Lda..

<sup>492</sup> Assumindo um impacto provável nos preços de -0,5% e uma elasticidade da procura de 2,00.

<sup>493</sup> Assumindo um impacto provável nos preços de -2,5% e uma elasticidade da procura de 2,00.

<sup>494</sup> Assumindo uma taxa de rendibilidade de 1,16%, correspondente à taxa à vista de rendibilidade das obrigações de dívida emitidas pelas administrações centrais da área do Euro a 10 anos calculada pelo Banco Central Europeu em 15.12.2017.



### III.4.1. Transporte rodoviário de passageiros

#### III.4.1.1. Acesso à atividade com veículos com mais de nove lugares

##### Diplomas legais objeto de propostas de alteração legislativa e regulamentar específicas (Cf. Anexo 17)

- Deliberação (IMT) n.º 1065/2012, de 2 de agosto, que regula os requisitos de capacidade financeira e profissional para a obtenção de licenças para a atividade de transporte rodoviário de passageiros e de transporte rodoviário de mercadorias, regulamentando o Decreto-Lei n.º 257/2007, de 16 de julho, alterado pelo Decreto-Lei n.º 136/2009, de 5 de junho (mercadorias) e o Decreto-Lei n.º 3/2001, de 10 de janeiro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 90/2002, de 4 de novembro (passageiros);
- Decreto-Lei n.º 3/2001, de 10 de janeiro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 90/2002, de 4 de novembro, que institui o regime jurídico de acesso à atividade do transporte rodoviário de passageiros por meio de veículos com mais de nove lugares.

##### Propostas-chave de alteração legislativa e/ou regulamentar

##### Requisitos de capital mínimo

Para o acesso à atividade de transporte rodoviário de passageiros através de veículos com mais de nove lugares, incluindo o condutor, as empresas estão obrigadas a um critério de licenciamento prévio obrigatório que lhes impõe deter um capital mínimo de EUR 100 000<sup>495</sup>.

A exigência de um capital mínimo como requisito para iniciar um negócio corresponde a uma barreira à entrada, aumentando os custos de entrada, o que pode limitar o número de operadores no mercado e por consequência, a concorrência.

Os Regulamentos da EU, o Regulamento (CE) n.º 1071/2009 e o Regulamento (CE) n.º 1072/2009, que regulam o critério de capacidade financeira mínima dos operadores de transporte de passageiros (e de mercadorias), a nível dos Estados-Membros da UE, não exigem qualquer capital mínimo para o início da atividade, apenas um capital mínimo por veículo utilizado na prestação do serviço de transporte<sup>496</sup>. Embora estes normativos europeus proporcionem aos Estados-Membros a possibilidade de solicitar requisitos adicionais, desde que sejam proporcionados, a avaliação comparativa a nível da UE demonstra que a maioria dos Estados-Membros opta por não os impor<sup>497</sup>.

Alternativas menos restritivas poderiam ser consideradas. O Código das Sociedades Comerciais e o Código de Registo Comercial português permitem a criação de sociedades de responsabilidade limitada (com capital social mínimo de EUR 1), sociedades anónimas ou sociedades de responsabilidade limitada (com capital social mínimo de EUR 1), sociedades anónimas (com um capital social mínimo de EUR 50 000) e cooperativas (com um capital mínimo de EUR 2 500). Este procedimento pode ser feito *online*, através da plataforma eletrónica “empresa na hora”<sup>498</sup>.

A eliminação de requisitos de capital mínimo para iniciar a atividade permitirá aos operadores reinvestirem o seu capital, aumentando a sua competitividade e promovendo preços mais competitivos, em benefício dos consumidores.

<sup>495</sup> Cf. Decreto-Lei n.º 3/2001, cit. *supra*, artigo 8.º, n.º 2.

<sup>496</sup> Cf. Regulamento (CE) n.º 1071/2009, de 21 de outubro, artigo 1.º, n.º 4, alínea a) e artigo 7.º, n.º 1; e Regulamento (CE) n.º 1072/2009, de 21 de outubro, artigo 1.º, n.º 5, alínea c).

<sup>497</sup> Cf. “Avaliação *ex post* do Regulamento (CE) n.º 1071/2009 e do Regulamento (CE) n.º 1072/2009 (2015), Final Report, MOVE/D3/2014 – 254 (2015)”, disponível em <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/facts-fundings/evaluations/doc/2015-12-ex-post-evaluation-regulations-2009r1071-and-2009r1072.pdf>, apenas a Dinamarca exigirá aos operadores de transporte EUR 20 100 para iniciar a atividade.

<sup>498</sup> [http://www.empresanahora.mj.pt/ENH/sections/PT\\_inicio.html](http://www.empresanahora.mj.pt/ENH/sections/PT_inicio.html)





### *Propostas de alteração legislativa e/ou regulamentar*

Propõe-se que o legislador revogue o critério de licenciamento obrigatório que impõe um requisito de capital mínimo para iniciar a atividade imposto a operadores de transporte de passageiros com veículos com mais de nove lugares. Esta proposta está em linha com os Regulamentos (CE) n.º 1071/2009 e n.º 1072/2009<sup>499</sup>, que não exigem qualquer capital mínimo para o início da atividade, apenas capital e reservas que totalizem EUR 9 000 quando usem um veículo e EUR 5 000 por cada veículo adicionalmente utilizado.

Propõe-se que qualquer outro montante de capital inicial necessário para o licenciamento de uma empresa, a nível nacional, deve estar de acordo com as regras gerais para a constituição de uma empresa, em conformidade com o Código das Sociedades Comerciais e com o Código de Registo Comercial Português, podendo ser feito *online* através da plataforma “empresa na hora”<sup>500</sup>.

### **Gestor de transportes**

O acesso à atividade de transporte rodoviário de passageiros através de veículos com mais de nove lugares impõe um critério de licenciamento que respeita à capacidade profissional dos operadores. Este requisito deve ser preenchido por um administrador, um diretor ou um gerente, incumbido da missão de dirigir uma única empresa, de forma permanente e eficaz.<sup>501</sup> O IMT veio clarificar, por Deliberação adotada<sup>502</sup>, o regime jurídico aplicável a Portugal Continental, no sentido de alargar o âmbito restritivo da legislação aplicável a nível nacional, de que um gestor de transportes possa gerir até três empresas, limitado a uma frota total máxima de 50 veículos.

Este requisito de licenciamento, que respeita à capacidade profissional dos operadores, encontra-se regulado por Regulamento Europeu. O artigo 4.º do Regulamento (CE) n.º 1071/2009 impõe que todas as empresas de transporte rodoviário designem um gestor de transportes. O gestor de transportes deve ser uma pessoa singular, com residência na União Europeia, e possuir um elevado nível de qualificações profissionais, sendo responsável pela gestão efetiva e contínua das atividades de transporte, nomeadamente para garantir que a empresa respeita a legislação relativa ao transporte rodoviário. O Regulamento (CE) n.º 1071/2009 clarificou o papel do gestor de transportes, nos n.ºs 1 e 2 do seu artigo 4.º. Os gestores de transporte podem ser funcionários da empresa ou pessoas que tenham uma conexão real e direta com o operador. Podem também ser independentes, agindo como consultores de transporte, caso em que pode o gestor de transportes gerir as atividades de transporte de quatro empresas diferentes, limitado a uma frota total combinada máxima de 50 veículos.

Embora o Regulamento (CE) n.º 1071/2009, no seu artigo 4.º, n.º 2, permita aos Estados-Membros determinar um número menor de empresas de transporte e a dimensão da frota total de veículos que o gestor pode gerir, uma avaliação comparativa com outros Estados-Membros, em sede de “Avaliação ex post dos Regulamentos Europeus” demonstra que outros Estados-Membros efetuaram opções legislativas menos restritivas e mais competitivas<sup>503</sup>. Também a OCDE já recomendou a modificação da legislação da Roménia, no sentido de os gestores de transportes poderem gerir até quatro empresas e até uma frota total de 50 veículos<sup>504</sup>.

Considera-se que impor critérios de licenciamento mais rigorosos em Portugal seria particularmente prejudicial, uma vez que os operadores portugueses são geralmente PMEs, com pequenas frotas. Os gestores

<sup>499</sup> Cf. Regulamento (CE) n.º 1071/2009, de 21 de outubro, artigo 1.º, n.º 4, alínea a) e artigo 7.º, n.º 1; e Regulamento (CE) n.º 1072/2009, de 21 de outubro, artigo 1.º, n.º 5, alínea c).

<sup>500</sup> [http://www.empresanahora.mi.pt/ENH/sections/PT\\_inicio.html](http://www.empresanahora.mi.pt/ENH/sections/PT_inicio.html)

<sup>501</sup> Cf. Decreto-Lei n.º 3/2001, cit. *supra*, artigo 6.º, n.º 2.

<sup>502</sup> Cf. Deliberação (IMT) n.º 1065/2012, cit. *supra*, parágrafo 4.

<sup>503</sup> Cf. Relatório de Recomendações da OCDE, *Transport Sector*, Portugal, 2018, citando relatório da Ricardo (2015), “Ex-post evaluation of Regulation (EC) No 1071/2009 and Regulation (EC) No 1072/2009 – Final report”, December 2015, DG MOVE, European Commission, MOVE/D3/2014 – 254, disponível em <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/facts-fundings/evaluations/doc/2015-12-ex-post-evaluation-regulations-2009r1071-and-2009r1072.pdf>. A título exemplificativo, a França permite que um gestor externo possa exercer o seu mandato em duas empresas limitado a uma frota total de 20 veículos.

<sup>504</sup> Cf. “OECD Competition Assessment Reviews: Romania” (2016), pp. 152-3, disponível em <http://www.oecd.org/publications/oecd-competition-assessment-reviews-romania-9789264257450-en.htm>



de transportes nacionais estão impedidos de expandir os seus negócios aumentando os custos para as empresas, especialmente as PME, que têm de suportar o custo de contratação do seu próprio gestor.

Administrar quatro empresas com um limite de 50 veículos contribuiria para reduzir os custos operacionais das empresas, já que elas não teriam de suportar o custo de contratar o seu próprio gerente de transporte, permitindo-lhes adaptar mais eficientemente as suas necessidades financeiras e aumentar a sua competitividade.

*Proposta de alteração legislativa e/ou regulamentar*

Propõe-se que o legislador modifique o critério de licenciamento que respeita à capacidade profissional dos operadores de transporte, em linha com o Regulamento (CE) n.º 1071/2009, artigo 4.º, n.º 2, introduzindo a possibilidade de a legislação, a nível nacional, permitir que a capacidade profissional possa ser exercida por um gestor de transportes que atue como consultor externo, podendo abranger até quatro empresas e até uma frota de 50 veículos.



**Anexo 17: Propostas de alteração do quadro legislativo e regulatório do setor de transporte rodoviário de passageiros: acesso à atividade com veículos com mais de nove lugares**

N.º OCDE	N.º e título do ato legislativo	Artigo	Categoria temática	Descrição da restrição à concorrência	Propostas de alteração legislativa e/ou regulatória
R-001	Deliberação n.º 1065/2012 (IMT) "Requisitos de capacidade financeira e profissional para licenciamento da atividade de transporte rodoviário de passageiros ou de mercadorias, para aluguer ou por conta de outrem [Regulamenta o Decreto-Lei n.º 257/2007 (mercadorias) e o Decreto-Lei n.º 3/2001 (passageiros)]"	Números 4 e 6	Transporte de passageiros e mercadoria - acesso à atividade	Para obter a licença, o candidato deve cumprir o requisito de capacidade profissional. Esse requisito deve ser cumprido por uma pessoa física que atua como gestor de transportes. A nomeação deste gestor de transportes está sujeita às seguintes condições opcionais: 4 - O gestor de transportes que satisfaça as condições previstas no número anterior só pode preencher o requisito da capacidade profissional em relação a um máximo de três empresas. 6 - A pessoa designada nos termos do número anterior só pode gerir, na qualidade de gestor de transportes, as atividades de transporte de três empresas distintas, efetuadas com uma frota total máxima combinada de 50 veículos.	Propõe-se que o legislador altere as normas, em conformidade com o Art. 4º (1) (2) (c) do Regulamento (CE) n.º 1071/2009, que preveem que o gestor de transportes possa gerir até quatro empresas e até 50 veículos. Propõe-se que o legislador inclua o conteúdo das normas, alteradas conforme proposto, no Decreto-Lei n.º 257/2007 (devidamente alterado) e no Decreto-Lei n.º 3/2001 (devidamente alterado) que contêm as regras-quadro de enquadramento quanto aos requisitos de acesso para o exercício da atividade.
R-002	Deliberação n.º 1065/2012 (IMT) "Requisitos de capacidade financeira e profissional para licenciamento da atividade de transporte rodoviário de passageiros ou de mercadorias, para aluguer ou por conta de outrem [Regulamenta o Decreto-Lei n.º 257/2007 (mercadorias) e o Decreto-Lei n.º 3/2001 (passageiros)]"	Número 7	Transporte de passageiros e mercadoria - acesso à atividade	Para obter a licença, o candidato deve cumprir o requisito de capacidade financeira. Este requisito implica que o requerente disponha, todos os anos, de capital e reservas, num montante total de pelo menos EUR 9 000, quando apenas um veículo for utilizado e EUR 5 000 por cada veículo adicional, nos termos do Art. 7º (1) do Regulamento (CE) n.º 1071/2009. Em alternativa à demonstração através da existência de capitais próprios adequados, a empresa pode comprovar o requisito da sua capacidade financeira através de garantia bancária <i>on first demand</i> , que garanta os montantes fixados no Art. 7º (1) do Regulamento (CE) n.º 1071/2009.	Propõe-se que o legislador altere a norma, incluindo referência a alternativas para a demonstração da capacidade financeira, como seja um contrato de seguro, em consonância com o Art. 7º (2) do Regulamento (CE) n.º 1071/2009; e acórdão do TJUE no processo C-171/02, Comissão c. Portugal [2004], para. 55. Propõe-se que o legislador inclua o conteúdo da norma, alterada conforme proposto, no Decreto-Lei n.º 257/2007 (devidamente alterado) e no Decreto-Lei n.º 3/2001 (devidamente alterado) que contêm as regras-quadro de enquadramento quanto aos requisitos de acesso para o exercício da atividade.
R-050	Decreto-Lei n.º 3/2001 (alterado pelo Decreto-Lei n.º 90/2002) "Regime jurídico de acesso à atividade de transporte de passageiros por estrada, por veículos com mais de nove lugares"	Art. 6º (2)	Transporte de passageiros - acesso à atividade	Para obter uma licença, as empresas devem garantir que os critérios de capacidade profissional sejam preenchidos por um administrador, diretor ou gerente que administre a empresa de forma permanente e eficaz ou, no caso de empresas públicas ou serviços municipais, pela pessoa responsável pela gestão do serviço de operação de transporte da empresa.	Propõe-se que o legislador introduza a possibilidade de que a capacidade profissional possa ser exercida por um funcionário com um vínculo genuíno com a empresa. Propõe-se que seja introduzida a possibilidade de que a capacidade profissional possa ser exercida por um consultor externo, que poderá abranger até quatro empresas e até uma frota de 50 veículos.
R-051	Decreto-Lei n.º 3/2001 (alterado pelo Decreto-Lei n.º 90/2002) "Regime jurídico de acesso à atividade de transporte de passageiros por estrada, por veículos com mais de nove lugares"	Art. 8º (2)	Transporte de passageiros - acesso à atividade	Para obter uma licença para o transporte rodoviário de passageiros, em veículo com mais de nove lugares, o candidato deve comprovar que possui um capital mínimo de EUR 100 000 para iniciar um negócio. Além disso, durante o exercício financeiro, as empresas devem comprovar que possuem um montante em capital e reservas não inferior a EUR 5 000 por cada veículo licenciado que possuam, seja sob propriedade ou sob um contrato de aluguer ou contrato de aluguer de longo prazo.	Propõe-se que o legislador elimine a necessidade de um montante de capital mínimo para iniciar a atividade, em consonância com o Art. 7º (1) do Regulamento (CE) n.º 1071/2009, nos termos do qual os operadores devem ter apenas capital e reservas que totalizem, pelo menos, EUR 9 000 quando apenas um veículo for utilizado e EUR 5 000 por cada veículo adicional utilizado. Propõe-se que qualquer outro montante de capital inicial necessário para o início de uma atividade seja regido pelas regras gerais de constituição de uma empresa, em conformidade com o Código das Sociedades Comerciais e com o Código de Registo Comercial Português.
R-052	Decreto-Lei n.º 3/2001 (alterado pelo Decreto-Lei n.º 90/2002) "Regime jurídico de acesso à atividade de transporte de passageiros por estrada, por veículos com mais de nove lugares"	Art. 8º (3)	Transporte de passageiros - acesso à atividade	A prova do requisito de capacidade financeira será feita, para efeitos de início de atividade, mediante certificado do registo comercial que contém o capital social e, durante o exercício da atividade, por via duplicada ou autenticada do último balanço apresentado para efeitos de imposto sobre o rendimento das pessoas coletivas (IRC) ou por garantia bancária.	Propõe-se que o legislador altere a norma, de acordo com o Art. 7º (2) do Regulamento (CE) n.º 1071/2009, no sentido de incluir a possibilidade de a garantia financeira ser igualmente assegurada por uma forma alternativa, como seja um contrato de seguro.
R-053	Decreto-Lei n.º 3/2001 (alterado pelo Decreto-Lei n.º 90/2002) "Regime jurídico de acesso à atividade de transporte de passageiros por estrada, por veículos com mais de nove lugares"	Art. 15º (1) (2)	Transporte de passageiros - acesso à atividade	Os veículos destinados ao transporte rodoviário de passageiros, em veículo com mais de nove lugares, estão sujeitos a uma licença emitida pelo IMT (anteriormente DGTT). As condições de licenciamento e os requisitos dos veículos são definidos por uma portaria do membro do Governo responsável pelo transporte.	Propõe-se que o legislador regulamente as normas conferindo certeza jurídica.
R-054	Decreto-Lei n.º 3/2001 (alterado pelo Decreto-Lei n.º 90/2002) "Regime jurídico de acesso à atividade de transporte de passageiros por estrada, por veículos com mais de nove lugares"	Art. 37º	Transporte de passageiros - acesso à atividade	O regime de acesso à atividade de transporte de passageiros por rodovia, em veículo com mais de nove lugares, dispensa as atividades de transporte realizadas direta e exclusivamente por serviços municipais. No entanto, as entidades municipais não estão isentas de um requisito de licenciamento: o requisito de capacidade profissional (Art. 6º (2) deste Decreto-Lei). Ou seja, as entidades municipais estão isentas de dois outros requisitos de licenciamento: a adequação (Art. 5º deste Decreto-Lei) e a exigência de capacidade financeira (Art. 8º deste Decreto-Lei).	Propõe-se que o legislador altere a norma, a fim de eliminar a possibilidade de os municípios serem tratados de forma diferente dos operadores privados, ao realizar atividades de transporte direta e exclusivamente, com fins comerciais.



### III.4.1.2. Acesso ao mercado de carreiras de longa distância (Serviços Expresso e Serviços de Alta Qualidade) e acesso à infraestrutura (estações centrais de camionagem)

#### Diplomas legais objeto de propostas de alteração legislativa e regulamentar específicas (Cf. Anexo 18)

- Decreto-Lei n.º 326/83, de 6 de julho, que autoriza a exploração de “Serviços Expressos” de transporte coletivo rodoviário de passageiros, carreiras acima de 50 Km;
- Decreto-Lei n.º 339-F/84, de 28 de dezembro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 190/90, de 8 de junho, que completa o regime legal dos “Serviços Expresso” de transporte coletivo rodoviário de passageiros, carreiras acima de 50Km, criados nos termos do Decreto-Lei n.º 326/83, de 6 de julho;
- Portaria n.º 23/91, de 10 de janeiro, que regulamenta as condições de exploração dos “Serviços Expresso”, carreiras acima de 50 km;
- Decreto-Lei n.º 375/82, de 11 de setembro, que autoriza a exploração de “Serviços de Alta Qualidade” de transporte coletivo rodoviário de passageiros, carreiras acima de 100km;
- Decreto-Lei n.º 339-E/84, de 28 de dezembro, que completa o regime legal dos “Serviços de Alta Qualidade” de transporte coletivo rodoviário de passageiros, carreiras acima de 100km, criados nos termos do Decreto-Lei n.º 375/82, de 11 de setembro;
- Portaria n.º 22/91, de 10 de janeiro, que regulamenta as condições de exploração dos “Serviços de Alta Qualidade”, carreiras acima de 100km;
- Despacho MES n.º 151/85, de 25 de maio, alterado por Despacho MOPTC n.º 35 - XII/92, de 28 de abril, que define os eixos rodoviários onde poderão ser exploradas as carreiras acima de 100 km e com uma oferta de alta qualidade (“Serviços de Alta Qualidade”);
- Despacho n.º 15417-A/2016, de 22 de dezembro, que aprova os valores máximos de preços para as carreiras rodoviárias interurbanas de passageiros em percursos inferiores a 50 km (ano de 2017), regulamentando o n.º 2 do Despacho Normativo n.º 14-A/2016, de 19 de dezembro, que fixa a percentagem máxima de aumento nos preços praticados para os títulos relativos aos transportes coletivos rodoviários interurbanos de passageiros, aos transportes coletivos de passageiros nas Áreas Metropolitanas de Lisboa e do Porto, aos transportes ferroviários urbanos e suburbanos e aos transportes fluviais;
- Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, alterada pelo Decreto-Lei n.º 86-D/2016, de 30 de dezembro, que aprova o Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros, e que revogou alguns atos (identificados no Anexo), como sejam, o Decreto-Lei n.º 399-F/84 e o Decreto-Lei n.º 339-E/84, salvaguardando a sua manutenção em vigor até à adoção de nova legislação regulamentar;
- Decreto-Lei n.º 170/71, de 27 de abril, que aprova as normas para a exploração e funcionamento das estações centrais de camionagem (E. C. C.);
- Decreto n.º 171/72, de 18 de maio, que estabelece os trâmites a observar para a definição da localização das estações centrais de camionagem (E. C. C.), sua construção, sua exploração e obtenção de assistência financeira e técnica do Estado por entidades encarregadas da sua construção e/ou exploração;
- Portaria n.º 410/72, de 25 de Julho, aprova os cadernos de encargos-tipo da concessão de construção e exploração e da concessão de exploração de estações centrais de camionagem e o regulamento de exploração-tipo das mesmas estações.

#### *Propostas-chave de alteração legislativa e/ou regulamentar*

#### **Condições de acesso ao mercado e imposição de preços mínimos na exploração de carreiras de longa distância de “Serviços Expresso” e de “Serviços de Alta Qualidade”**

Para fornecer “Serviços Expressos”, é necessária uma autorização do IMT, e apenas os operadores que já possuam uma concessão para o fornecimento de transporte rodoviário público de passageiros, ou que



estejam presentes em pelo menos um dos pontos terminais do novo serviço e em parte da carreira, no mesmo itinerário ou em itinerário paralelo, podem ver avaliado o seu pedido de autorização.<sup>505</sup>

Para fornecer "Serviços de Alta Qualidade", é necessária uma autorização do IMT, e apenas empresas que já operam um serviço público de transporte rodoviário de passageiros ou agências de viagem e turismo podem solicitar autorização. Especificamente: i) as concessionárias devem possuir uma concessão em uma rota que toque um dos pontos terminais do serviço solicitado; ii) as agências de viagens e turismo devem ter uma sede ou uma filial, e devem estar ativas por mais de três anos na área onde um ponto final do serviço solicitado está localizado; e iii) um dos terminais deve estar localizado em uma cidade ou dentro de uma área turística especificamente designada, conforme definido por lei. Os operadores também estão condicionados a operar em 11 eixos rodoviários pré-determinados, definidos a nível nacional pelo setor competente do Ministério dos Transportes, podendo outros eixos rodoviários ser autorizados, mediante proposta dos operadores, e apoiados pelo IMT, e após parecer do Ministério do Turismo.<sup>506</sup>

Além disso, o regime vigente impõe uma estrutura de preços mínimos de 10% ou 15% sobre um preço máximo de referência estabelecido por quilómetro rodoviário na prestação de serviços públicos rodoviários interurbanos de passageiros para rotas inferiores a 50 km<sup>507</sup>. A percentagem mínima de 10% ou 15% depende da qualidade do autocarro, ou seja, tipo II<sup>508</sup> ou tipo III<sup>509</sup>. Este último é obrigatório apenas para "Serviços de Alta Qualidade"<sup>510</sup>. Estabelecer preços mínimos limita os incentivos dos operadores para uma redução de preços, sendo também provável que reduza o incentivo para inovar e explorar novas formas de cortar custos, mantendo a qualidade do serviço prestado. Também impede a entrada dos chamados operadores de "baixo custo", que competem em oferecer viagens de baixo preço.

O enquadramento legal que fixa os requisitos para aceder ao mercado de carreiras de autocarros de longa distância, realizados tanto por "Serviços Expressos" como por "Serviços de Alta Qualidade", foi revogado pela Lei n.º 52/2015, que aprovou o Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros. No entanto, a entrada em vigor deste diploma aguarda a adoção de nova legislação regulamentar, a qual deveria ter ocorrido até 90 dias após a entrada em vigor da referida Lei 52/2015 (ou seja, em novembro de 2015)<sup>511</sup>. Até maio de 2018, nenhuma legislação ou regulamentação adicional havia sido adotada. Tal significa que, sem a legislação regulamentar necessária, os operadores nacionais e internacionais são dissuadidos de entrar no mercado.

A opção legislativa de liberalização de acesso ao mercado e de preços está em linha com a recente tendência de liberalização protagonizada por alguns Estados-Membros, entre os quais, a França (2015) e a Alemanha (2013). Um enquadramento mais liberalizado promove a concorrência de preços e a diferenciação de produtos contribuindo para um aumento do bem-estar dos consumidores<sup>512</sup>.

A implementação de propostas de liberalização do acesso ao mercado e de preços permitirá a entrada de mais operadores no mercado, incluindo operadores internacionais, a concorrência pelo preço, permitindo

<sup>505</sup> Cf. Decreto-Lei n.º 326/83, cit. *supra*, artigo 3.º, n.ºs 1 e 2; Decreto-Lei n.º 399-F/84, cit. *supra*, artigo 1.º, n.ºs 1 e 2 e artigo 7.º; e Portaria n.º 23/91, cit. *supra*, artigo 1.º, n.º 1, alínea b) e artigo 9.º, n.º 1.

<sup>506</sup> Cf. Decreto-Lei n.º 375/82, cit. *supra*, artigo 2.º; Decreto-Lei n.º 399-E/84, cit. *supra*, artigo 1.º, n.º 1; e Despacho MES n.º 151/85, cit. *supra*, artigo 1.º e artigo 2.º.

<sup>507</sup> Cf. Portaria n.º 23/91, cit. *supra*, artigo 7.º, n.ºs 1, 2 e 3; e Portaria n.º 22/91, cit. *supra*, artigo 8.º. Ver, também, Portaria n.º 15417-A/2016, cit. *supra*, e Despacho Normativo n.º 14-A/2016, cit. *supra*.

<sup>508</sup> Cf. Portaria n.º 23/91, cit. *supra*, artigo 8.º. Os *standards* de conforto, para veículos tipo II, respeitam a normas sobre aquecimento, ventilação, bancos reclináveis e separados entre si em, pelo menos, 68 cm.

<sup>509</sup> Cf. Portaria n.º 22/91, cit. *supra*, artigo 1.º, alínea b). Os *standards* de conforto, para veículos tipo III, respeitam a normas sobre a obrigação de ter casa de banho, ar condicionado, bancos individuais reclináveis e separados entre si em, pelo menos, 74 cm.

<sup>510</sup> Cf. Portaria n.º 22/91, cit. *supra*, artigo 1.º, alínea b).

<sup>511</sup> Cf. Lei n.º 52/2015, cit. *supra*, artigo 6.º, n.º 1, artigo 15.º e artigo 16.º, alíneas b) e c), e Anexo, artigo 33.º, n.º 1). Com a sua entrada em vigor revogou o Decreto-Lei n.º 399-F/84, cit. *supra*, e o Decreto-Lei 339-E/84, cit. *supra*, que regulamentam o acesso ao mercado de carreiras de longa distância, quer na oferta de "Serviços Expresso" para percursos acima de 50Km, quer na oferta de "Serviços de Alta Qualidade" para percursos acima de 100Km, salvaguardando, no entanto, a sua manutenção em vigor, até à aprovação de nova legislação, o que não sucedeu até à presente data, como resulta da consulta ao *website* do IMT, disponível em <http://www.imt-tp.pt/sites/IMTT/Portugues/TransportesRodoviaros/TransportePublicoPassageiros/ServicoExpresso/Paginas/ServicosExpressoseAltaQualidade.aspx> (consultado em 23 de maio de 2018).

<sup>512</sup> Cf. Relatório da DG MOVE, Comissão Europeia, "Comprehensive Study on Passenger Transport by Coach in Europe", Steer Davies Gleave (2016), MOVE/D3/2014-261, a liberalização do acesso a serviços de autocarros de longo curso ocorreu na Alemanha (desde 2013, para carreiras acima de 50 km) e em França (desde 2015, para carreiras acima de 100 km), disponível em <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/modes/road/studies/doc/2016-04-passenger-transport-by-coach-in-europe.pdf>



aos operadores adaptarem a sua oferta, e a uma diferenciação de produtos (em termos de oferta de mais carreiras e de paragens intermédias), contribuindo para um aumento do bem-estar dos consumidores.

*Propostas de alteração legislativa e/ou regulamentar*

Propõe-se que o legislador regule a Lei n.º 52/2015, o Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros, previsto para novembro de 2015, no que concerne aos requisitos de autorização para que operadores de transporte de passageiros possam ter acesso ao mercado de carreiras de longa distância, quer na oferta de "Serviços Expresso", quer na oferta de "Serviços de Alta Qualidade". O novo quadro legal e regulatório deve revogar as restrições de acesso e de preços, atualmente em vigor, para ambos os segmentos de mercado, promovendo a liberalização de acesso ao mercado.

Propõe-se que a liberalização do acesso ao mercado das carreiras de longa distância consista na revogação das condições que impõem que apenas sejam autorizados a explorar estas carreiras de longa distância os operadores que já sejam previamente operadores de transporte rodoviário público de passageiros, ou aqueles que estejam previamente já presentes num dos pontos de início ou de fim ou em parte da carreira<sup>513,514</sup>.

Propõe-se, também, a revogação do esquema de preço mínimo garantido aos operadores, que consiste na imposição de um preço mínimo de 10% ou 15% (consoante a utilização de veículos de qualidade tipo II ou tipo III), para além de um preço máximo de referência estabelecido por quilómetro rodoviário de serviços públicos interurbanos de passageiros rodoviários<sup>515</sup>.

**Concessão da infraestrutura estação central de camionagem: modelo de gestão e de duração da concessão**

As estações centrais de camionagem constituem uma importante infraestrutura rodoviária de interesse geral e contribuem para o funcionamento dos operadores de autocarros de carreiras de longa distância. Servem como estações terminais ou como estações de paragem para as rotas não urbanas de transporte rodoviário de passageiros para zonas urbanas. A sua localização visa contribuir para fluidez do tráfego urbano.

Da análise da legislação em vigor resultaram duas propostas-chave de alteração legislativa relativas ao modelo de gestão e de duração da concessão.

*Gestão da estação central de camionagem*

Os operadores de rotas não urbanas de transporte rodoviário de passageiros que servem os aglomerados urbanos são obrigados a realizar paragens ou a terminar as rotas nestas infraestruturas<sup>516</sup>. Assim, a localização e o acesso a estas infraestruturas por operadores de carreiras longa distância é de importância estratégica, particularmente no caso da liberalização prevista (pelo que se recomenda que seja implementada pelo legislador<sup>517</sup>) para o acesso a carreiras de longa distância em Portugal, esperando-se um aumento do número de operadores bem como das rotas e frequências das carreiras exploradas. Importa, por isso, garantir que o acesso à infraestrutura não seja prejudicado por via legislativa<sup>518</sup>.

<sup>513</sup> Cf. Decreto-Lei n.º 326/83, de 6 de julho, artigo 3.º, n.ºs 1 e 2; Decreto-Lei n.º 399-F/84, de 28 de dezembro (alterado pelo Decreto-Lei n.º 190/90, de 8 de junho), artigo 1.º, n.ºs 1 e 2 e artigo 7.º; e Portaria n.º 23/91, de 10 de janeiro, artigo 1.º, n.º 1, alínea b) e artigo 9.º, n.º 1.

<sup>514</sup> Cf. Decreto-Lei n.º 375/82, de 11 de setembro, artigo 2.º; Decreto-Lei n.º 399-E/84, de 28 de dezembro, artigo 1.º, n.º 1; e Despacho MES n.º 151/85, de 25 de maio (alterado por Despacho MOPTC n.º 35 - XII/92, de 28 de abril), artigo 1.º e artigo 2.º.

<sup>515</sup> Cf. Portaria n.º 23/91, de 10 de janeiro, artigo 7.º, n.ºs 1 a 3; e Portaria n.º 22/91, de 10 de janeiro, artigo 8.º; e, ainda, Despacho n.º 15417-A/2016, de 22 de dezembro e Despacho Normativo n.º 14-A/2016, de 19 de dezembro.

<sup>516</sup> Cf. Decreto-Lei n.º 170/71, cit. *supra*, artigo 1.º, n.ºs 1 e 3. Apenas, em casos excecionais, poderão ser isentos desta obrigação, em algumas rotas, através do ministro competente ou pelo IMT.

<sup>517</sup> Cf. Regulamentação da Lei n.º 52/2015, cit. *supra*.

<sup>518</sup> Cf. Relatório de Recomendações da OCDE, *Transport Sector*, Portugal, 2018, citando relatório da Steer Davies Gleave (2016, p. 104) refere que a experiência de desregulamentação na Alemanha, em 2013, levou a um rápido crescimento dos serviços de carreiras de autocarros de longa distância, o que expôs "tanto a falta de terminais quanto a falta de capacidade nos terminais existentes" (tradução livre), in "Comprehensive Study on Passenger Transport by Coach in Europe", 2016, DG MOVE, Comissão Europeia, MOVE/D3/2014-261, disponível em <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/modes/road/studies/doc/2016-04-passenger-transport-by-coach-in-europe.pdf>



De acordo com a legislação vigente, os detentores das participações sociais de uma empresa concessionária de uma estação central de camionagem podem ser concorrentes, atuais ou potenciais. Podem ser transportadores de rotas não-urbanas de passageiros, transportadores de passageiros em rotas urbanas, bem como operadores de meios de transporte de ferrovias ou de vias navegáveis interiores. A estrutura participativa da concessionária coloca questões ao nível de uma eventual partilha de informação sensível e estratégica entre estes operadores, verticalmente integrados, com o objetivo de impedir ou tornar mais difícil o acesso por outros concorrentes à infraestrutura, eventualmente encerrando-lhes o acesso ao mercado, culminando na redução da qualidade do serviço e na cobrança de preços mais elevados aos consumidores finais<sup>519</sup>.

A legislação vigente tenta acautelar que o acesso à infraestrutura não seja um fator dissuasor de concorrência no mercado, inculcando ao diretor de uma estação central de camionagem a função de gerir a capacidade da infraestrutura, de modo a evitar situações de vantagem competitiva entre operadores de rotas não urbanas quando a capacidade esteja restringida. No entanto, estes poderes poderão ser discricionariamente geridos pelo diretor, ainda que de forma não intencional, em prejuízo da concorrência, por exemplo: na cobrança de tarifas não adequadas pelos locais de estacionamento que poderão prejudicar operadores com menor poder económico; na possibilidade de nem todos os operadores terem bancas de venda prévia de bilhetes; na atribuição de lugares exclusivos de estacionamento em “horas de pico” para determinados operadores em detrimento de outras, protegendo incumbentes em prejuízo de novos entrantes, excluindo-os da concorrência por determinadas frequências<sup>520,521,522</sup>.

#### *Duração da concessão*

O período de duração máximo de atribuição de uma concessão de uma estação central de camionagem não se encontra definido no regime jurídico especial. Acresce que os períodos do contrato de concessão são considerados tacitamente e sucessivamente renovados se nenhuma das partes notificar a outra de rescisão, não existindo um mecanismo de concorrência pelo mercado.<sup>523</sup>

O regime vigente constitui, por isso, uma barreira à entrada, limitando o número de operadores potenciais concessionários, o que poderá conduzir a que os preços/tarifas pelo estacionamento neste tipo de infraestrutura sejam mais elevados.

#### *Propostas de alteração legislativa e/ou regulamentar*

##### Gestão da estação central de camionagem

Propõe-se que o legislador revogue a possibilidade de ter uma entidade verticalmente integrada como concessionária da gestão de uma estação central de camionagem.

Propõe-se que o legislador modifique os poderes e atribuições do diretor de uma estação central de camionagem, com o fito de o acesso à infraestrutura ser concedido de forma transparente e não discriminatória, introduzindo na lei o princípio de que se o gestor de uma estação central de camionagem não puder atender a todas as solicitações de acesso à infraestrutura, deverá informar as autoridades competentes que a infraestrutura se encontra congestionada, devendo ser encontrada uma solução duradoura e estrutural.

<sup>519</sup> Cf. Relatório de Recomendações da OCDE, *Transport Sector*, Portugal, 2018, citando relatório da Steer Davies Gleave (2016, p. 98) refere que “a integração vertical pode conduzir a um comportamento discriminatório entre os operadores no acesso à infraestrutura. Dependendo da capacidade disponível, tal pode levar à exclusão de operadores” (tradução livre), in “Comprehensive Study on Passenger Transport by Coach in Europe”, 2016, DG MOVE, Comissão Europeia, MOVE/D3/2014-261, disponível em <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/modes/road/studies/doc/2016-04-passenger-transport-by-coach-in-europe.pdf>

<sup>520</sup> Cf. Relatório de Recomendações da OCDE, *Transport Sector*, Portugal, 2018, citando relatório da Steer Davies Gleave (2016, p. 103) refere que “a alocação de *slots* para o estacionamento, as tarifas cobradas para os *slots* de estacionamento e a duração dos mesmos, podem ser manipuladas permitindo a discriminação efetiva entre os operadores” - tradução livre), in “Comprehensive Study on Passenger Transport by Coach in Europe”, 2016, DG MOVE, Comissão Europeia, MOVE/D3/2014-261, disponível em <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/modes/road/studies/doc/2016-04-passenger-transport-by-coach-in-europe.pdf>

<sup>521</sup> Cf. Portaria n.º 410/72, cit. *supra*, artigo 5.º, n.ºs 1 e 3; artigo 12.º, n.º 1; e artigo 16.º, n.º 2 (Anexo C).

<sup>522</sup> Cf. Portaria n.º 410/72, cit. *supra*, artigo 3.º (Anexo C).

<sup>523</sup> Cf. Portaria n.º 410/72, cit. *supra*, artigo 6.º (Anexo A) e artigo 2.º (Anexo B).



Propõe-se que o legislador modifique o regime de resposta, pelo gestor de uma estação central de camionagem, aos pedidos enviados pelos operadores, inserindo um prazo adequado, findo o qual estes poderão considerar que a sua autorização foi tacitamente concedida, podendo começar a operar na referida infraestrutura. Os indeferimentos deverão ser devidamente justificados.

#### Duração da concessão

Propõe-se que o legislador redesenhe o modelo jurídico das concessões para a gestão de uma estação central de camionagem: (i) no que respeita à duração das concessões, introduzindo o princípio de que a duração da concessão deve ser limitada pelo número mínimo de anos necessários para a concessionária razoavelmente esperar recuperar os investimentos realizados para a exploração das obras ou dos serviços, a par da remuneração do capital investido, tomando em consideração os investimentos requeridos para alcançar os objetivos contratuais específicos, com base em critérios claros, objetivos e transparentes; (ii) não devendo a concessão ser renovada sem a abertura de um novo concurso público; nos termos do Código dos Contratos Públicos (CCP) e da Diretiva (UE) n.º 2014/23/UE<sup>524</sup>.

A implementação destas propostas facilitará o acesso às estações centrais de camionagem pelos operadores de uma forma transparente e não discriminatória. Em particular, tendo em conta a implementação do quadro de liberalização do acesso a carreiras de longa distância, o acesso a esta infraestrutura pública é crucial para estes transportadores públicos de passageiros, o que também pode contribuir para o bem-estar dos consumidores.

#### **Restrições de veículos: número mínimo de veículos necessários para iniciar a atividade**

O acesso, por operadores de transporte de passageiros, na realização de carreiras de longa distância, em “Serviços de Alta Qualidade”, exigem que estes tenham, pelo menos, seis autocarros da categoria III<sup>525</sup>, ou seja, veículos de passageiros pesados com mais de nove lugares, e, ainda, um funcionário como membro da tripulação<sup>526</sup>.

A imposição de um número mínimo de veículos para iniciar uma atividade limita a capacidade de um operador de transporte de entrar no mercado e aumenta os seus custos operacionais, o que pode levar a que preços mais altos sejam cobrados aos consumidores. Em relação aos operadores de “Serviços de Alta Qualidade”, a exigência de ter um tripulante, por autocarro, impõe um custo adicional de entrada e pode aumentar o preço cobrado aos consumidores.

#### *Propostas de alteração legislativa e/ou regulamentar*

Propõe-se que o legislador elimine o número mínimo de veículos necessários, bem como a necessidade de cada um dos veículos ter um membro da tripulação a bordo, para que um operador de transportes possa iniciar a atividade de exploração de carreiras de longa distância de “Serviços de Alta Qualidade”.

<sup>524</sup> As autoridades competentes devem determinar a duração da concessão nos termos do Código dos Contratos Públicos (CCP), aprovado pelo Decreto-Lei n.º 18/2008, de 29 de janeiro (alterado pelo Decreto-Lei n.º 111-B/2017, de 31 de agosto), artigo 410.º; e da Diretiva (UE) n.º 2014/23/UE, artigo 18.º.

<sup>525</sup> Cf. Portaria n.º 22/91, cit. *supra*, artigo 1.º, alínea b). Para consulta das regras europeias, consulte-se a Diretiva (CE) n.º 2001/85/CE.

<sup>526</sup> Cf. Portaria n.º 22/91, cit. *supra*, artigo 1.º, alíneas b) e e), e artigo 9.º, alínea d).





**Anexo 18: Propostas de alteração do quadro legislativo e regulatório do setor de transporte rodoviário de passageiros: acesso ao mercado de carreiras de longa distância (Serviços Expresso e Serviços de Alta Qualidade) e acesso à infraestrutura (estações centrais de camionagem)**

N.º OCDE	N.º e título do ato legislativo	Artigo	Categoria temática	Descrição da restrição à concorrência	Propostas de alteração legislativa e/ou regulatória
R-055	Decreto-Lei n.º 326/83 "Regime jurídico dos autocarros de longa distância "Serviços Expressos "	Art. 3º (1) (2)	Autocarros de longa distância ("Serviços Expresso")	Para a exploração de carreiras de longa distância, em rotas diretas de pelo menos 50 km (denominadas "Serviços Expressos"), os operadores devem requerer autorização do Ministro responsável (atualmente, o IMT). Esta autorização depende do cumprimento de dois requisitos cumulativos: (a) ser já uma empresa concessionária de transporte rodoviário público de passageiros, individualmente ou em conjunto com outras concessionárias; e (b) desde que atendam, com rotas interurbanas, pelo menos uma das estações terminais do serviço requerido e parte da viagem no mesmo itinerário ou itinerário paralelo, nos termos a serem definidos por Portaria (ver Portaria n.º 23/91).	<p>Propõe-se que o legislador revogue expressamente este Decreto-Lei n.º 326/83, para efeitos de certeza jurídica, uma vez que a Lei n.º 52/2015 apenas revogou o Decreto-Lei n.º 399-F/84 (alterado pelo Decreto-Lei n.º 190/90), que complementa também este Decreto-Lei n.º 326/83.</p> <p>Propõe-se que o legislador adote o novo enquadramento regulatório previsto no Art. 6º (1), Art. 15º e Art. 16º (c) da Lei n.º 52/2015, de forma a implementar o regime "liberalizado" de acesso ao mercado das carreiras em autocarros de longa distância. O novo enquadramento regulatório deve permitir que os operadores decidam livremente a sua estratégia de negócio e identifiquem os elementos da sua oferta.</p> <p>Propõe-se que, enquanto não seja adotado o novo quadro regulatório de liberalização, seja eliminada a necessidade, para acesso ao mercado, que os requerentes sejam previamente empresas concessionárias do transporte público rodoviário de passageiros, e/ou desde que sirvam já rotas interurbanas, que toquem numa das estações terminais do serviço requerido e parte do trajeto no mesmo itinerário ou em itinerário paralelo.</p>
R-056	Decreto-Lei n.º 399-F/84 (alterado pelo Decreto-Lei n.º 190/90) "Regime jurídico dos autocarros de longa distância "Serviços Expressos "	Art. 1º (1) (2); Art. 7	Autocarros de longa distância ("Serviços Expresso")	Para a exploração de carreiras de longa distância, em rotas diretas de pelo menos 50 km (denominadas "Serviços Expressos"), os operadores devem requerer autorização do Ministro responsável (atualmente, o IMT). Esta autorização depende do cumprimento de dois requisitos cumulativos: (a) ser já uma empresa concessionária de transporte rodoviário público de passageiros, individualmente ou em conjunto com outras concessionárias; e (b) desde que atendam, com rotas interurbanas, pelo menos uma das estações terminais do serviço requerido e parte da viagem no mesmo itinerário ou itinerário paralelo, nos termos a serem definidos por Portaria (ver Portaria n.º 23/91).	<p>Propõe-se que o legislador adote o novo enquadramento regulatório previsto no Art. 6º (1), Art. 15º e Art. 16º (c) da Lei n.º 52/2015, de forma a implementar o regime "liberalizado" de acesso ao mercado das carreiras em autocarros de longa distância. O novo enquadramento regulatório deve permitir que os operadores decidam livremente a sua estratégia de negócio e identifiquem os elementos da sua oferta.</p> <p>Propõe-se que, enquanto não seja adotado o novo quadro regulatório de liberalização, seja eliminada a necessidade, para acesso ao mercado, que os requerentes sejam previamente empresas concessionárias do transporte público rodoviário de passageiros, e/ou desde que sirvam já rotas interurbanas, que toquem numa das estações terminais do serviço requerido e parte do trajeto no mesmo itinerário ou em itinerário paralelo.</p>
R-058	Decreto-Lei n.º 399-F/84 (alterado pelo Decreto-Lei n.º 190/90) "Regime jurídico dos autocarros de longa distância "Serviços Expressos "	Art. 14º	Autocarros de longa distância ("Serviços Expresso")	Para a exploração de carreiras de longa distância, em rotas diretas de pelo menos 50 km (denominadas "Serviços Expressos"), é proibido ao operador buscar e depositar passageiros de e para estações intermédias, exceto em qualquer das seguintes situações: (a) se a respetiva rota for também servida por outra via de autocarro de passageiros concessionada ao mesmo operador do "Serviço Expresso"; (b) se não houver rotas de autocarros de passageiros na rota respetiva concedida a uma concessionária; (c) se, entre o local de entrada e saída de cada paragem de passageiros, a distância for igual ou superior a 150 km.	<p>Propõe-se que o legislador adote o novo enquadramento regulatório previsto no Art. 6º (1), Art. 15º e Art. 16º (c) da Lei n.º 52/2015, de forma a implementar o regime "liberalizado" de acesso ao mercado das carreiras em autocarros de longa distância. O novo enquadramento regulatório deve permitir que os operadores decidam livremente a sua estratégia de negócio e identifiquem os elementos da sua oferta.</p> <p>Propõe-se que, enquanto não seja adotado o novo quadro regulatório de liberalização, seja eliminada a disposição, na medida em que quer a proibição geral, quer as exceções legalmente admitidas, limitam de forma desnecessária a oferta de negócio dos operadores, quanto a decisões estratégicas relativas às paragens intermédias, por razões outras que não relacionadas com a segurança da prestação dos serviços aos utentes.</p>
R-059	Portaria n.º 23/91 "Regulamenta o Decreto-Lei n.º 326/83 e o Decreto-Lei n.º 399-F/84 (alterado pelo Decreto-Lei n.º 190/90) - Autocarros de longa distância "Serviços Expressos "	Art. 1º (1) (b); Art. 9º (1)	Autocarros de longa distância ("Serviços Expresso")	Para a exploração de carreiras de longa distância, em rotas diretas de pelo menos de 50km (denominadas "Serviços Expressos") as empresas devem apresentar um pedido de autorização às autoridades competentes (IMT), com indicação expressa das concessões das rotas interurbanas exploradas pela requerente do serviço em causa. Para operar um "Serviço Expresso", as empresas solicitantes devem realizar uma concessão de rotas interurbanas em pelo menos: (a) um dos pontos terminais da rota "Serviço Expresso" proposta; ou (b) 20% da duração do percurso exigido para as rotas "Serviço Expresso", se a distância entre os terminais for superior a 50 km, tendo em conta que uma delas deve estar situada numa cidade ou uma sede de um concelho; ou (c) 10% da extensão do percurso exigido para as rotas "Serviço Expresso", em rotas iguais ou superiores a 100 km, levando em conta que uma delas deverá estar situada em uma cidade.	<p>Propõe-se que o legislador revogue expressamente esta Portaria, para efeitos de certeza jurídica, uma vez que a Lei n.º 52/2015 apenas revogou o Decreto-Lei n.º 399-F / 84 (alterado pelo Decreto-Lei n.º 190/90), que complementa também este Decreto-Lei n.º 326/83.</p> <p>Propõe-se que o legislador adote o novo enquadramento regulatório previsto no Art. 6º (1), Art. 15º e Art. 16º (c) da Lei n.º 52/2015, de forma a implementar o regime "liberalizado" de acesso ao mercado das carreiras em autocarros de longa distância. O novo enquadramento regulatório deve permitir que os operadores decidam livremente a sua estratégia de negócio e identifiquem os elementos da sua oferta.</p> <p>Propõe-se que, enquanto não seja adotado o novo quadro regulatório de liberalização, seja eliminada a necessidade, para acesso ao mercado, que os requerentes sejam previamente empresas concessionárias do transporte público rodoviário de passageiros, e/ou desde que sirvam já rotas interurbanas, que toquem numa das estações terminais do serviço requerido e parte do trajeto no mesmo itinerário ou em itinerário paralelo.</p>



N.º OCDE	N.º e título do ato legislativo	Artigo	Categoria temática	Descrição da restrição à concorrência	Propostas de alteração legislativa e/ou regulatória
R-060	Portaria n.º 23/91 "Regulamenta o Decreto-Lei n.º 326/83 e o Decreto-Lei n.º 399-F/84 (alterado pelo Decreto-Lei n.º 190/90) - Autocarros de longa distância "Serviços Expressos"	Art. 6º	Autocarros de longa distância ("Serviços Expresso")	Estabelece um número máximo de estações intermédias, dependendo dos quilómetros da rota total a ser operada, para carreiras de longa distância, em rotas diretas de não menos que 50 km (referidas como "Serviços Expressos").	<p>Propõe-se que o legislador revogue expressamente esta Portaria para efeitos de certeza jurídica, uma vez que a Lei n.º 52/2015 apenas revogou o Decreto-Lei n.º 399-F/84 (alterado pelo Decreto-Lei n.º 190/90), que complementa também este Decreto-Lei n.º 326/83.</p> <p>Propõe-se que o legislador adote o novo enquadramento regulatório previsto no Art. 6º (1), Art. 15º e Art. 16º (c) da Lei n.º 52/2015, de forma a implementar o regime "liberalizado" de acesso ao mercado das carreiras em autocarros de longa distância. O novo enquadramento regulatório deve permitir que os operadores decidam livremente a sua estratégia de negócio e identifiquem os elementos da sua oferta.</p> <p>Propõe-se que, enquanto não seja adotado o novo quadro regulatório de liberalização, seja eliminada a necessidade, para acesso ao mercado, que os requerentes sejam previamente empresas concessionárias do transporte público rodoviário de passageiros, e/ou desde que sirvam já rotas interurbanas, que toquem numa das estações terminais do serviço requerido e parte do trajeto no mesmo itinerário ou em itinerário paralelo.</p>
R-061	Portaria n.º 23/91 "Regulamenta o Decreto-Lei n.º 326/83 e o Decreto-Lei n.º 399-F/84 (alterado pelo Decreto-Lei n.º 190/90) - Autocarros de longa distância "Serviços Expressos"	Art. 7º (1)-(3)	Autocarros de longa distância ("Serviços Expresso")	<p>No processo de cálculo dos preços das carreiras de longa distância, em "Serviços Expresso", impõe-se um preço mínimo, calculado segundo o seguinte procedimento:</p> <p>i) As empresas devem começar por identificar os "valores máximos dos preços de referência" para o km rodoviário dos serviços públicos interurbanos de passageiros rodoviários, para rotas inferiores a 50 km (ver Despacho n.º 15417-A / 2016; e Despacho Normativo n.º 14-A/2016, que estabelece um "limite de aumento médio máximo de 1,5%" em relação à última revisão dos valores de preços (2013), a vigorar em 1 de janeiro de 2017; e, cumulativamente,</p> <p>ii) As empresas devem adicionar um percentual mínimo de 10% ou 15%, dependendo se usam veículos do tipo II ou tipo III, para o preço de bilhetes de passageiros simples de longa distância, até uma extensão de 100 km por passageiro e com uma taxa mínima correspondente ao preço aplicável a uma viagem de 25 km. Para uma extensão de mais de 100 km, o operador deve determinar os preços a serem cobrados, partindo de um valor mínimo correspondente ao calculado de acordo com uma rota de 100 km.</p>	<p>Propõe-se que o legislador revogue expressamente esta Portaria para efeitos de certeza jurídica, uma vez que a Lei n.º 52/2015 apenas revogou o Decreto-Lei n.º 399-F/84 (alterado pelo Decreto-Lei n.º 190/90), que complementa também este Decreto-Lei n.º 326/83.</p> <p>Propõe-se que o legislador adote o novo enquadramento regulatório previsto no Art. 6º (1), Art. 15º e Art. 16º (c) da Lei n.º 52/2015, de forma a implementar o regime "liberalizado" de acesso ao mercado das carreiras em autocarros de longa distância. O novo enquadramento regulatório deve permitir que os operadores decidam livremente a sua estratégia de negócio e identifiquem os elementos da sua oferta.</p> <p>Propõe-se que, enquanto não seja adotado o novo quadro regulatório de liberalização, seja eliminada a restrição imposta aos operadores de imporem um nível mínimo de preços aos consumidores.</p>
R-063	Portaria n.º 23/91 "Regulamenta o Decreto-Lei n.º 326/83 e o Decreto-Lei n.º 399-F/84 (alterado pelo Decreto-Lei n.º 190/90) - Autocarros de longa distância "Serviços Expressos"	Art. 12º (1) (2) (4)	Autocarros de longa distância ("Serviços Expresso")	<p>Para a exploração de carreiras de longa distância, em rotas diretas de, pelo menos, 50 km (referidas como "Serviços Expressos") as empresas devem pagar uma caução de EUR 250 (50 000 escudos) ao IMT. O incumprimento do pagamento do depósito de segurança tem como consequência a rejeição do pedido de autorização de acesso ao mercado.</p>	<p>Propõe-se que o legislador revogue expressamente o presente Decreto-Lei n.º 375/82 para efeitos de certeza jurídica, uma vez que a Lei n.º 52/2015 apenas revogou o Decreto-Lei n.º 399-E/84, que complementa também o presente Decreto-Lei n.º 375/82.</p> <p>Propõe-se que o legislador adote o novo enquadramento regulatório previsto no Art. 6º (1), Art. 15º e Art. 16º (c) da Lei n.º 52/2015, de forma a implementar o regime "liberalizado" de acesso ao mercado das carreiras em autocarros de longa distância. O novo enquadramento regulatório deve permitir que os operadores decidam livremente a sua estratégia de negócio e identifiquem os elementos da sua oferta.</p> <p>Propõe-se que, caso seja mantida a necessidade de uma garantia financeira, seja introduzida a possibilidade de ser garantida por meios alternativos, como uma garantia bancária ou um contrato de seguro.</p>
R-064	Decreto-Lei n.º 375/82 "Regime jurídico dos autocarros de longa distância "Carreiras de alta qualidade"	Art. 1º	Autocarros de longa distância ("Carreiras de Alta Qualidade")	<p>Para operar carreiras de longa distância, em rotas diretas não inferiores a 100 km (denominadas "Carreiras de Alta Qualidade"), com um nível de alta qualidade (características especiais de velocidade, conforto e equipamento), as empresas ficam limitadas a operar em determinados eixos rodoviários, definidos a nível nacional, por Portaria do Ministro do setor dos transportes (ver Despacho MES n.º 151/85, na sua versão alterada).</p> <p>Esta disposição também estabelece que, tendo em vista o interesse turístico de certas conexões, o membro do Governo responsável pelo setor de turismo pode selecionar de entre os eixos rodoviários referidos, aqueles em que é importante satisfazer a procura turística com transporte.</p>	<p>Propõe-se que o legislador revogue expressamente o presente Decreto-Lei n.º 375/82 para efeitos de certeza jurídica, uma vez que a Lei n.º 52/2015 apenas revogou o Decreto-Lei n.º 399-E/84, que complementa também o presente Decreto-Lei n.º 375/82.</p> <p>Propõe-se que o legislador adote o novo enquadramento regulatório previsto no Art. 6º (1), Art. 15º e Art. 16º (b) da Lei n.º 52/2015, de forma a implementar o regime "liberalizado" de acesso ao mercado das carreiras em autocarros de longa distância. A nova estrutura deve permitir que os operadores decidam livremente a sua estratégia de negócio e identifiquem os elementos da sua oferta de alta qualidade.</p> <p>Propõe-se que, enquanto não seja adotado o novo quadro regulatório de liberalização, seja eliminada a restrição que obriga os requerentes a operarem num determinado eixo rodoviário que tenha de ser definido a nível Ministerial ou Parlamentar.</p>
R-065	Decreto-Lei n.º 375/82 "Regime jurídico dos autocarros de longa distância "Carreiras de alta qualidade"	Art. 2º	Autocarros de longa distância ("Carreiras de Alta Qualidade")	<p>Para explorar carreiras de longa distância, com alto grau de qualidade, em rotas diretas não inferiores a 100 km (referidas como "Carreiras de Alta Qualidade"), as empresas devem requerer uma autorização ao Ministro responsável. Somente as empresas concessionárias de transporte público de passageiros ou as agências de viagem e turismo podem solicitar tal autorização.</p>	<p>Propõe-se que o legislador revogue expressamente o presente Decreto-Lei n.º 375/82 para efeitos de certeza jurídica, uma vez que a Lei n.º 52/2015 apenas revogou o Decreto-Lei n.º 399-E/84, que complementa também o presente Decreto-Lei n.º 375/82.</p> <p>Propõe-se que o legislador adote o novo enquadramento regulatório previsto no Art. 6º (1), Art. 15º e Art. 16º (b) da Lei n.º 52/2015, de forma a implementar o regime "liberalizado" de</p>



N.º OCDE	N.º e título do ato legislativo	Artigo	Categoria temática	Descrição da restrição à concorrência	Propostas de alteração legislativa e/ou regulatória
					<p>acesso ao mercado das carreiras em autocarros de longa distância. A nova estrutura deve permitir que os operadores decidam livremente sua estratégia de negócio e identifiquem os elementos de sua oferta de alta qualidade.</p> <p>Propõe-se que, enquanto não seja adotado o novo quadro regulatório de liberalização, seja eliminada a necessidade, para acesso ao mercado, que os requerentes sejam previamente empresas concessionárias do transporte público rodoviário de passageiros ou agências de viagens e turismo.</p>
R-066	Decreto-Lei n.º 375/82 "Regime jurídico dos autocarros de longa distância "Carreiras de alta qualidade"	Art. 6º	Autocarros de longa distância ("Carreiras de Alta Qualidade")	O regime tarifário para o transporte rodoviário em carreiras de longa distância, com alto grau de qualidade, em rotas diretas não inferiores a 100 km (referidas como "Carreiras de Alta Qualidade"), é estabelecido por diferentes entidades governamentais dependendo do tipo de operador: (a) se os operadores são empresas de transporte concessionárias, é estabelecido por Decreto do Ministro responsável pelo setor de transportes; (b) se os operadores são agências de viagens e turismo, é estabelecido por Decreto dos Ministros responsáveis pelos setores de transportes e do turismo.	<p>Propõe-se que o legislador revogue expressamente o presente Decreto-Lei n.º 375/82 para efeitos de certeza jurídica, uma vez que a Lei n.º 52/2015 apenas revogou o Decreto-Lei n.º 399-E/84, que complementa também o presente Decreto-Lei n.º 375/82.</p> <p>Propõe-se que o legislador adote o novo enquadramento regulatório previsto no Art. 6º (1), Art. 15º e Art. 16º (b) da Lei n.º 52/2015, de forma a implementar o regime "liberalizado" de acesso ao mercado das carreiras em autocarros de longa distância. A nova estrutura deve permitir que os operadores decidam livremente a sua estratégia de negócio e identifiquem os elementos de sua oferta de alta qualidade.</p> <p>Propõe-se que, enquanto não seja adotado o novo quadro regulatório de liberalização, seja eliminada a restrição imposta aos operadores de imporem um nível mínimo de preços aos consumidores.</p>
R-067	Decreto-Lei n.º 399-E/84 "Regime jurídico dos autocarros de longa distância "Carreiras de Alta Qualidade".	Art. 1º (1)	Autocarros de longa distância ("Carreiras de Alta Qualidade")	<p>Para explorar carreiras de longa distância, com alto grau de qualidade, em rotas diretas não inferiores a 100 km (referidas como "Carreiras de Alta Qualidade"), as empresas necessitam de autorização do Ministro responsável.</p> <p>Somente as empresas concessionárias de transporte público de passageiros ou as agências de viagens e turismo podem solicitar tal autorização, individualmente ou em conjunto com outras concessionárias, ou com agências de viagem e turismo.</p>	<p>Propõe-se que o legislador adote o novo enquadramento regulatório previsto no Art. 6º (1), Art. 15º e Art. 16º (b) da Lei n.º 52/2015, de forma a implementar o regime "liberalizado" de acesso ao mercado das carreiras em autocarros de longa distância. A nova estrutura deve permitir que os operadores decidam livremente sua estratégia de negócio e identifiquem os elementos da sua oferta de alta qualidade.</p> <p>Propõe-se que, enquanto não seja adotado o novo quadro regulatório de liberalização, seja eliminada a necessidade, para acesso ao mercado, que os requerentes sejam previamente empresas concessionárias do transporte público rodoviário de passageiros ou agências de viagens e turismo.</p>
R-068	Portaria n.º 22/91 "Regulamenta o Decreto-Lei n.º 375/82 e o Decreto-Lei n.º 399-E/84 - Regime jurídico dos autocarros de longa distância "Carreiras de Alta Qualidade"	Art. 1º (b) (e); Art. 9º (d)	Autocarros de longa distância ("Carreiras de Alta Qualidade")	Para explorar carreiras de longa distância, com alto grau de qualidade, em rotas diretas não inferiores a 100 km (denominadas "Carreiras de Alta Qualidade"), as empresas devem respeitar padrões mínimos de qualidade: i) utilizar veículos com padrões de conforto com WC, ar condicionado e assentos reclináveis individuais espaçados entre si em pelo menos 74 cm (veículos mínimos da categoria III); ii) ter uma frota de pelo menos seis veículos da categoria III; e iii) ter um funcionário como membro da tripulação do autocarro.	<p>Propõe-se que o legislador revogue expressamente esta Portaria para efeitos de certeza jurídica, uma vez que a Lei n.º 52/2015 apenas revogou o Decreto-Lei n.º 399-E / 84, que complementa também o Decreto-Lei n.º 375/82, que esta Portaria também regulamenta.</p> <p>Propõe-se que o legislador adote o novo enquadramento regulatório previsto no Art. 6º (1), Art. 15º e Art. 16º (b) da Lei n.º 52/2015, de forma a implementar o regime "liberalizado" de acesso ao mercado das carreiras em autocarros de longa distância. A nova estrutura deve permitir que os operadores decidam livremente sua estratégia de negócio e identifiquem os elementos de sua oferta de alta qualidade.</p> <p>Propõe-se que, enquanto não seja adotado o novo quadro regulatório de liberalização, seja eliminada a necessidade dos operadores deterem uma frota de pelo menos seis veículos, bem como a necessidade de terem um membro da tripulação a bordo; nenhuma proposta sobre a categoria III de veículos.</p>
R-069	Portaria n.º 22/91 "Regulamenta o Decreto-Lei n.º 375/82 e o Decreto-Lei n.º 399-E/84 - Regime jurídico dos autocarros de longa distância "Carreiras de Alta Qualidade"	Art. 2º (1) (b); Art. 9º (a)-(c)	Autocarros de longa distância ("Carreiras de Alta Qualidade")	Para explorar carreiras de longa distância, com alto grau de qualidade, em rotas diretas não inferiores a 100 km (denominadas "Carreiras de Alta Qualidade"), as empresas devem enviar um pedido de autorização às autoridades competentes. As empresas requerentes devem demonstrar: (a) no caso de serem concessionárias de transporte público interurbano de passageiros, que possuem uma rota de concessão em operação que toque um dos pontos terminais do serviço objeto do pedido de autorização; (b) no caso de serem agências de viagens e/ou de turismo, que têm uma sede social ou uma filial localizada e ativa por mais de três anos na área do município em que a estação terminal da rota objeto do pedido de autorização esteja localizada; (c) que um dos terminais está localizado numa cidade ou dentro das áreas turísticas definidas por lei.	<p>Propõe-se que o legislador revogue expressamente esta Portaria para efeitos de certeza jurídica, uma vez que a Lei n.º 52/2015 apenas revogou o Decreto-Lei n.º 399-E / 84, que complementa também o Decreto-Lei n.º 375/82, que esta Portaria também regulamenta.</p> <p>Propõe-se que o legislador adote o novo enquadramento regulatório previsto no Art. 6º (1), Art. 15º e Art. 16º (b) da Lei n.º 52/2015, de forma a implementar o regime "liberalizado" de acesso ao mercado das carreiras em autocarros de longa distância. A nova estrutura deve permitir que os operadores decidam livremente a sua estratégia de negócio e identifiquem os elementos de sua oferta de alta qualidade.</p> <p>Propõe-se que, enquanto não seja adotado o novo quadro regulatório de liberalização, seja eliminada a necessidade, para acesso ao mercado, que os requerentes sejam previamente empresas concessionárias do transporte público rodoviário de passageiros ou agências de viagens e turismo.</p>



N.º OCDE	N.º e título do ato legislativo	Artigo	Categoria temática	Descrição da restrição à concorrência	Propostas de alteração legislativa e/ou regulatória
R-070	Portaria n.º 22/91 "Regulamenta o Decreto-Lei n.º 375/82 e o Decreto-Lei n.º 399-E/84 - Regime jurídico dos autocarros de longa distância "Carreiras de Alta Qualidade"	Art. 7º	Autocarros de longa distância ("Carreiras de Alta Qualidade")	A disposição estabelece um número máximo de estações intermédias, dependendo dos quilómetros da rota total a ser realizada, para carreiras de longa distância, com alto grau de qualidade, em rotas diretas não inferiores a 100 km (denominadas "Carreiras de Alta Qualidade").	<p>Propõe-se que o legislador revogue expressamente esta Portaria para efeitos de certeza jurídica, uma vez que a Lei n.º 52/2015 apenas revogou o Decreto-Lei n.º 399-E/84, que complementa também o Decreto-Lei n.º 375/82, que esta Portaria também regulamenta.</p> <p>Propõe-se que o legislador adote o novo enquadramento regulatório previsto no Art. 6º (1), Art. 15º e Art. 16º (b) da Lei n.º 52/2015, de forma a implementar o regime "liberalizado" de acesso ao mercado das carreiras em autocarros de longa distância. A nova estrutura deve permitir que os operadores decidam livremente a sua estratégia de negócio e identifiquem os elementos de sua oferta de alta qualidade.</p> <p>Propõe-se que, enquanto não seja adotado o novo quadro regulatório de liberalização, seja eliminada a disposição, na medida em que a mesma limita de forma desnecessária a oferta de negócio dos operadores, quanto a decisões estratégicas relativas às paragens intermédias, por razões outras que não relacionadas com a segurança da prestação dos serviços aos utentes.</p>
R-071	Portaria n.º 22/91 "Regulamenta o Decreto-Lei n.º 375/82 e o Decreto-Lei n.º 399-E/84 - Regime jurídico dos autocarros de longa distância "Carreiras de Alta Qualidade"	Art. 8º	Autocarros de longa distância ("Carreiras de Alta Qualidade")	No processo de cálculo dos preços dos "Serviços de Alta Qualidade", impõe-se um preço mínimo, calculado segundo o seguinte procedimento: i) As empresas devem começar por identificar os "valores máximos dos preços de referência" para o km rodoviário dos serviços públicos interurbanos de passageiros rodoviários, para rotas inferiores a 50 km (ver Despacho n.º 15417-A / 2016; e Despacho Normativo n.º 14-A/2016, que estabelece um "limite de aumento médio máximo de 1,5%" em relação à última revisão dos valores de preços (2013), a vigorar em 1 de janeiro de 2017; e, cumulativamente, li) as empresas devem adicionar um percentual mínimo de 15%, para o preço de bilhetes de passageiros simples de longa distância, até uma extensão de 100 km por passageiro e com uma taxa mínima correspondente ao preço aplicável a uma viagem de 50 km. Para uma extensão de mais de 100 km, o operador deve determinar os preços a serem cobrados, partindo de um valor mínimo correspondente ao calculado de acordo com uma rota de 100 km.	<p>Propõe-se que o legislador revogue expressamente esta Portaria para efeitos de segurança jurídica, uma vez que a Lei n.º 52/2015 apenas revogou o Decreto-Lei n.º 399-E/84, que complementa também o Decreto-Lei n.º 375/82, que esta Portaria também regulamenta.</p> <p>Propõe-se que o legislador adote o novo quadro regulamentar previsto no Art. 6º (1), Art. 15º e Art. 16º (b) da Lei n.º 52/2015, a fim de implementar o regime "liberalizado" de acesso ao mercado das carreiras em autocarros de longa distância. O novo quadro deve permitir aos operadores decidir livremente a sua estratégia comercial e identificar os elementos da sua oferta.</p> <p>Propõe-se que, enquanto não seja adotado o novo quadro regulatório de liberalização, seja eliminada a restrição dos operadores terem de praticar um nível de preços mínimo aos consumidores.</p>
R-072	Portaria n.º 22/91 "Regulamenta o Decreto-Lei n.º 375/82 e o Decreto-Lei n.º 399-E/84 - Regime jurídico dos autocarros de longa distância "Carreiras de Alta Qualidade"	Art. 12º (1) (2) (4)	Autocarros de longa distância ("Carreiras de Alta Qualidade")	Para operar carreiras de longa distância, com alto grau de qualidade, em rotas diretas não inferiores a 100 km (denominadas "Carreiras de Alta Qualidade"), as empresas devem pagar uma caução de EUR 250 (50 000 escudos). O não pagamento do depósito de segurança resulta na rejeição do requerimento.	<p>Propõe-se que o legislador revogue expressamente esta Portaria para efeitos de certeza jurídica, uma vez que a Lei n.º 52/2015 apenas revogou o Decreto-Lei n.º 399-E/84, que complementa também o Decreto-Lei n.º 375/82, que esta Portaria também regulamenta.</p> <p>Propõe-se que o legislador adote o novo enquadramento regulatório previsto no Art. 6º (1), Art. 15º e Art. 16º (b) da Lei n.º 52/2015, de forma a implementar o regime "liberalizado" de acesso ao mercado das carreiras em autocarros de longa distância. A nova estrutura deve permitir que os operadores decidam livremente a sua estratégia de negócio e identifiquem os elementos da sua oferta de alta qualidade.</p> <p>Propõe-se que, caso seja mantida a necessidade de uma garantia financeira, seja introduzida a possibilidade de ser garantida por meios alternativos, como uma garantia bancária ou um contrato de seguro.</p>
R-073	Despacho MES n.º 151/85 (conforme alterada pelo Despacho MOPTC n.º 35 - XII / 92) "Regulamenta o Decreto-Lei n.º 375/82, definindo eixos rodoviários interurbanos para "Carreiras de Alta Qualidade"	Art. 1º; Art. 2º	Autocarros de longa distância ("Carreiras de Alta Qualidade")	Para operar carreiras de longa distância, com alto grau de qualidade, em rotas diretas não inferiores a 100 km (denominadas "Carreiras de Alta Qualidade"), as empresas ficam limitadas a operar em 11 eixos rodoviários, definidos a nível nacional, por lei, pelo Ministro responsável pelo setor de transportes. Para que outros eixos rodoviários possam ser autorizados é necessário prosseguir o seguinte procedimento: os operadores têm de efetuar um requerimento, o qual será objeto de uma análise e proposta pela entidade que autoriza/licencia a atividade (atualmente, será pelo IMT), prosseguindo para decisão pelo Ministério competente pelo turismo.	<p>Propõe-se que o legislador revogue expressamente esta Portaria para efeitos de certeza jurídica, uma vez que a Lei n.º 52/2015 apenas revogou o Decreto-Lei n.º 399-E/84, que complementa também o Decreto-Lei n.º 375/82, que esta portaria também regula.</p> <p>Propõe-se que o legislador adote o novo enquadramento regulatório previsto no Art. 6º (1), Art. 15º e Art. 16º (b) da Lei n.º 52/2015, de forma a implementar o regime "liberalizado" de acesso ao mercado das carreiras em autocarros de longa distância. A nova estrutura deve permitir que os operadores decidam livremente a sua estratégia de negócio e identifiquem os elementos de sua oferta de alta qualidade.</p> <p>Propõe-se que, enquanto não seja adotado o novo quadro regulatório de liberalização, seja eliminada a restrição dos operadores poderem oferecer a sua oferta apenas nos 11 eixos rodoviários pré-definidos.</p>
R-074	Despacho n.º 15417-A/2016 "Aprova os valores máximos dos preços por km para os serviços públicos rodoviários de passageiros em rotas até 50 km (regulamenta Despacho Normativo n.º 14-A/2016"	Para. 1	Transporte de passageiros - bilhetes de transporte - preços / tarifas	Aprova os valores máximos do preço de referência por quilómetro rodoviário dos serviços públicos rodoviários interurbanos de passageiros, para percursos inferiores a 50 km, de acordo com o Despacho Normativo 14-A/2016, que estabeleceu um limite médio máximo de aumento de 1,5%, desde a última revisão preços, em vigor em 1 de janeiro de 2017. <i>Stakeholders</i> reportaram que a fórmula de cálculo, por se referir a um "aumento médio máximo", conduz à possibilidade de serem cobrados aumentos efetivos por determinados bilhetes superiores à média. Tal ocorrerá nos bilhetes com muita procura. Reportaram, ainda,	<p>Propõe-se que o legislador efetue uma reavaliação do regime e que sejam redefinidos os critérios para a determinação dos "limites máximos de aumento", ponderando critérios, entre outros, como a procura relativa de cada bilhete nesse valor, e não apenas o próprio preço absoluto de cada bilhete (na determinação do valor médio máximo), com vista a assegurar que o "limite máximo" apurado é um limite proporcional.</p>



N.º OCDE	N.º e título do ato legislativo	Artigo	Categoria temática	Descrição da restrição à concorrência	Propostas de alteração legislativa e/ou regulatória
				a manutenção de títulos de bilhetes obsoletos, considerados para efeitos do apuramento da média, contribuindo para um apuramento de uma média não realista, em prejuízo do consumidor.	
R-214	Decreto-Lei n.º 170/71 "Aprova as normas para a exploração e funcionamento das Estações Centrais de Camionagem"	Art. 1.º (2)	Estações Centrais de Camionagem	Quando for necessária a instalação de mais uma estação central de camionagem, no mesmo aglomerado urbano, o Ministro responsável pelo pelouro deverá definir, por Portaria, as respetivas áreas de influência para a localização da estação central de camionagem adicional.	Propõe-se que o legislador adote legislação regulamentar que defina critérios para a definição de áreas de influência para a localização de estações centrais de camionagem, conferindo certeza jurídica. Propõe-se que a norma seja alterada, no contexto da Lei n.º 75/2013, que estabelece o regime jurídico das autarquias locais e o regime jurídico da transferência de poderes do Estado para as autoridades locais em áreas como os transportes, tendo em consideração o procedimento de aprovação da localização destas infraestruturas (cf. Art. 4.º deste Decreto-Lei).
R-216	Decreto-Lei n.º 170/71 "Aprova as normas para a exploração e funcionamento das Estações Centrais de Camionagem"	Art. 11.º (1) (2)	Estações Centrais de Camionagem	A administração das estações centrais de camionagem pode ser efetuada: i) pelo Estado, ii) pelo município, ou iii) sob um regime de concessão, concedida a empresas privadas ou mistas, prosseguindo um interesse público estratégico. O Estado e os municípios reservam um papel subsidiário em caso de desinteresse dos transportadores ou perante a falta de viabilidade do regime de concessão. O Ministro responsável pelo pelouro tem o poder de vetar um pedido feito por entidades privadas para administrar uma estação central de camionagem sob contrato de concessão, sem que tenha de invocar algum critério objetivo para fundamentar a sua decisão.	Propõe-se que o legislador altere as normas, no sentido de incluir a identificação de critérios objetivos que sejam tidos em consideração, pelo Ministro responsável, com poderes para vetar um pedido de entidades privadas para administrar uma estação central de camionagem ao abrigo de um contrato de concessão. Propõe-se, de forma alternativa, que seja eliminado o poder de veto do Ministro responsável.
R-217	Decreto-Lei n.º 170/71 "Aprova as normas para a exploração e funcionamento das Estações Centrais de Camionagem"	Art. 12.º (1) (2)	Estações Centrais de Camionagem	A concessionária que efetuará a administração de uma estação central de camionagem pode ser uma empresa de capital privado ou mista (privado e público). Todos os transportadores, efetivos ou potenciais, entre aqueles utilizadores obrigatórios deste tipo de infraestrutura, como transportadores de rotas não-urbanas de passageiros, mas também ferrovias, transportadores de vias navegáveis e rotas urbanas de transportadores de passageiros, podem participar de seu capital acionista.	Propõe-se que o legislador elimine a possibilidade de que a concessionária, sendo uma entidade integrada verticalmente, possa administrar uma estação central de camionagem. Propõe-se que o legislador elimine a possibilidade de que a concessionária seja composta por concorrentes reais ou potenciais, para administrar uma estação central de camionagem.
R-218	Decreto-Lei n.º 170/71 "Aprova as normas para a exploração e funcionamento das Estações Centrais de Camionagem"	Art. 17.º	Estações Centrais de Camionagem	O Ministro responsável do pelouro determinará, por Portaria, os níveis mínimo e máximo para as taxas que podem ser cobradas pelas empresas concessionárias, pelo uso dos serviços prestados pela concessionária, nas estações centrais de camionagem [cf. ainda, Arts. 26.º (Anexo A), Art. 21.º (Anexo B) e Art. 14.º (Anexo C) da Portaria n.º 410/72].	Propõe-se que o legislador regulamente a disposição legal em causa e adote a legislação regulamentar necessária sobre as tarifas que poderão ser cobradas pelas concessionárias das rodoviárias centrais. Não deverá ser criada a possibilidade de fixação de preços mínimos.
R-220	Decreto n.º 171/72 "Aprova as normas para a exploração e funcionamento das Estações Centrais de Camionagem"	Art. 5.º (1)	Estações Centrais de Camionagem	Uma empresa candidata à concessão, ou um grupo de transportadores, reais ou potenciais, que deseje participar na estrutura acionista da empresa candidata à concessão, deverá submeter à aprovação do Ministro responsável pelo pelouro, a atribuição da concessão para a construção e exploração de uma determinada estação central de camionagem (cf. Art. 12.º do Decreto-Lei n.º 170/71).	Propõe-se que o legislador elimine a possibilidade de que a concessionária, sendo uma entidade integrada verticalmente, possa administrar uma estação central de camionagem. Propõe-se que o legislador elimine a possibilidade de que a concessionária seja composta por concorrentes reais ou potenciais, para administrar uma estação central de camionagem.
R-221	Portaria n.º 410/72 "Especificações para construção e operação e regulamentos de funcionamento para estações centrais de camionagem sob regime de concessão [Regulamenta o Decreto-Lei n.º 170/71 e o Decreto n.º 171/72]"	Art. 6.º (Anexo A); Art. 2.º (Anexo B)	Estações Centrais de Camionagem	O legislador deixou em aberto um período de tempo máximo ou exato para a concessão da exploração de uma estação central de camionagem. O legislador previu também a possibilidade de prorrogação do prazo da concessão, sem definir um limite máximo ou exato. Os prazos dos contratos de concessão são considerados tacitamente e sucessivamente prorrogados se uma das partes não notificar a outra de que deseja denunciar a concessão alguns meses antes do termo do prazo do contrato inicial ou em relação à última prorrogação do mesmo.	Propõe-se que o legislador altere as disposições de modo a implementar os seguintes princípios, com relação à duração das concessões (cf. Considerando 52 e o Art. 18.º da Diretiva (UE) n.º 2014/23/UE e com o Art. 410.º do Decreto-Lei n.º 111-B/2017): - A duração de uma concessão deverá ser limitada ao período estritamente necessário para a recuperação do investimento realizado, juntamente com uma remuneração adequada para o seu nível de risco; - Concessões com durações superiores a cinco anos deveriam necessariamente ser justificadas; - Sempre que legalmente admissível, as concessões e prorrogação da duração inicial de concessões, deveriam ser sujeitas a concurso público.
R-222	Portaria n.º 410/72 "Especificações para construção e operação e regulamentos de funcionamento para estações centrais de camionagem sob regime de concessão [Regulamenta o Decreto-Lei n.º 170/71 e o Decreto n.º 171/72]"	Art. 8.º (Anexo A); Art. 4.º (Anexo B)	Estações Centrais de Camionagem	A fórmula para o cálculo da renda anual da concessão, a ser paga pela concessionária, é calculada a partir de uma determinada percentagem da receita líquida da exploração, dependendo do facto de a mesma se encontrar acima ou abaixo de um determinado limite. Pode a empresa concessionária ficar isenta do seu pagamento, quando estiver abaixo de um certo limite (cf. Art. 16.º do Decreto-Lei n.º 170/71). Além disso, a receita líquida é calculada deduzindo as seguintes despesas da receita bruta: despesas operacionais; taxa de depreciação anual das despesas de construção; uma percentagem atribuída a um fundo de depreciação e determinado percentual para a formação	Propõe-se que o legislador altere as disposições de modo a implementar os seguintes princípios, com relação ao cálculo da renda anual devida pela concessão: - Inclusão de um mecanismo de auditoria anual que permita à entidade adjudicante verificar as receitas brutas das concessionárias; - Introdução de uma fórmula que permita a revisão anual dos pressupostos para o cálculo da renda anual devida.



N.º OCDE	N.º e título do ato legislativo	Artigo	Categoria temática	Descrição da restrição à concorrência	Propostas de alteração legislativa e/ou regulatória
				da reserva legal. Os valores e percentuais de referência podem ser revistos a cada cinco anos, a pedido de qualquer uma das partes.	
R-225	Portaria n.º 410/72 "Especificações para construção e operação e regulamentos de funcionamento para estações centrais de camionagem sob regime de concessão [Regulamenta o Decreto-Lei n.º 170/71 e o Decreto n.º 171/72]"	Art. 26º (Anexo A); Art. 21º (Anexo B); Art. 14º (Anexo C)	Estações Centrais de Camionagem	A concessionária deverá elaborar um Regulamento de Exploração da estação central de camionagem, de acordo com o modelo aprovado nesta Portaria e apresentá-lo para aprovação ministerial. Este Regulamento de Gestão deve seguir os níveis mínimo e máximo para as taxas que podem ser cobradas pelas empresas concessionárias pela utilização de serviços nas estações centrais de camionagem (cf. Art. 17º do Decreto-Lei n.º 170/71).	Propõe-se que o legislador adote a legislação regulamentar necessária sobre as tarifas que poderão ser cobradas pelas concessionárias das estações centrais de camionagem. Não deverá ser criada a possibilidade de fixação de preços mínimos.
R-226	Portaria n.º 410/72 "Especificações para construção e operação e regulamentos de funcionamento para estações centrais de camionagem sob regime de concessão [Regulamenta o Decreto-Lei n.º 170/71 e o Decreto n.º 171/72]"	Art. 2º (1) (Anexo C)	Estações Centrais de Camionagem	As horas de abertura e encerramento de uma estação central de camionagem bem como os horários de abertura e encerramento dos serviços de receção e entrega de bagagens e mercadorias, oferecidos dentro de uma estação central de camionagem, são definidos pela concessionária. A limitação de horários é passível de limitar as condições de concorrência em que os operadores podem concorrer e oferecer os seus serviços. Importa assegurar que as limitações não são desadequadas, desnecessárias ou desproporcionais.	Propõe-se que o legislador introduza na lei um requisito que assegure que a gestão de capacidade de uma estação central de camionagem seja efetuada por uma entidade independente ou seja por esta entidade monitorizada, em caso da gestão ser assegurada por uma concessionária verticalmente integrada, e que possa eficaz e efetivamente, gerir o acesso à infraestrutura em termos não discriminatórios, adequados e proporcionais. Importará assegurar as condições para a viabilidade de manutenção de abertura de uma estação central de camionagem, bem como dos serviços de receção e entrega de bagagens e mercadorias, em horários compatíveis com a prestação de serviços por todos os operadores.
R-227	Portaria n.º 410/72 "Especificações para construção e operação e regulamentos de funcionamento para estações centrais de camionagem sob regime de concessão [Regulamenta o Decreto-Lei n.º 170/71 e o Decreto n.º 171/72]"	Art. 3º (Anexo C)	Estações Centrais de Camionagem	Cada transportador, para transportar passageiros ou bagagens, numa estação central de camionagem, deve remeter ao diretor da respetiva estação, até três dias antes da prestação do serviço, em formulário disponível na própria estação central de camionagem, um pedido instruído com as seguintes informações: a) o nome comercial da transportadora; b) a sede social ou domicílio fiscal; c) os números de registo e a capacidade de cada um dos veículos a utilizar nas rotas que utilizam a estação central de camionagem como terminal ou paragem; d) o serviço a prestar por esses veículos; e) a companhia de seguros, os riscos cobertos pelo seguro e os números das respetivas apólices.	Propõe-se que o legislador altere a norma introduzindo critérios que garantam o acesso à infraestrutura de acordo com critérios transparentes, não discriminatórios e proporcionais. Propõe-se que o legislador altere a norma introduzindo um prazo razoável para que o diretor de uma estação central de camionagem responda, indicando claramente que, após esse período, os operadores devem considerar o seu pedido de autorização como tacitamente concedido, podendo aceder e atuar na infraestrutura. Deverão, ainda, ser introduzidos critérios que garantam que qualquer recusa seja devidamente justificada (por exemplo, restrições de capacidade).
R-229	Portaria n.º 410/72 "Especificações para construção e operação e regulamentos de funcionamento para estações centrais de camionagem sob regime de concessão [Regulamenta o Decreto-Lei n.º 170/71 e o Decreto n.º 171/72]"	Art. 5º (1) (3); Art. 12º (1); Art. 16º (2) (Anexo C)	Estações Centrais de Camionagem	A direção de uma estação central de camionagem tem competência para gerir a capacidade disponível da estação central entre os utilizadores da infraestrutura. A gestão da capacidade disponível deve evitar situações de vantagem competitiva entre operadores de carreiras não urbanas, nomeadamente na atribuição de faixas horárias privilegiadas para o estacionamento em horários de grande procura, quando ocorra falta de capacidade, quando dois ou mais sirvam os mesmos destinos, com os mesmos horários ou horários próximos. Como regra, a Portaria determina que os lugares de estacionamento devem ser preenchidos por ordem de chegada. A Portaria determina que as empresas que utilizem, nas horas de ponta, vários veículos para o mesmo itinerário só poderão estacionar ao mesmo tempo em cais, no máximo, dois desses veículos. A Portaria prevê exceções, passíveis de atribuir uma situação privilegiada a um operador, caso se verifiquem as seguintes condições: a) O transportador que explore carreiras interurbanas poderá exigir que as respetivas partidas se realizem sempre do mesmo lugar; b) Quando o número diário das partidas das carreiras de um determinado transportador exceder a frequência média na mesma direção, poderá ser-lhe exclusivamente reservado um lugar fixo; c) Não poderão ser reservados a exclusivos mais do que (...) por cento dos lugares de cais. Importa, ainda, ter em consideração que uma estação central de camionagem pode ser gerida por uma entidade verticalmente integrada, enquanto transportador e gestor da infraestrutura (cf. Art. 12º (1) (2) do Decreto-Lei n.º 170/71), com capacidade e incentivo para gerir a estação central de autocarros em seu favor e em detrimento de concorrentes, em horas de ponta e em caso de falta de capacidade. Acresce o facto de poder ocorrer partilha de informação entre empresas concorrentes, presentes na gestão da concessionária.	Propõe-se que o legislador introduza na lei um requisito que assegure que a gestão de capacidade de uma estação central de camionagem seja efetuada por uma entidade independente ou seja por esta entidade monitorizada, em caso da gestão ser assegurada por uma concessionária verticalmente integrada, e que possa eficaz e efetivamente gerir o acesso à infraestrutura em termos não discriminatórios, adequados e proporcionais.



### III.4.1.3. Serviços de táxi

#### Diplomas legais objeto de propostas de alteração legislativa e regulamentar específicas (Cf. Anexo 19)

- Lei n.º 18/97, de 11 de junho, que autoriza o Governo a transferir para os municípios competências relativas à atividade de transportes de aluguer em veículos ligeiros de passageiros e a criar regras específicas sobre o acesso à profissão de motorista de táxis. Neste contexto, os municípios têm os seus próprios regulamentos de implementação, elaborados com base na lei habilitante, e estabelecem restrições quantitativas (quotas) e restrições geográficas, sobre o número de táxis disponíveis no respetivo município e seu âmbito de atuação geográfica;
- Lei n.º 6/2013, de 22 de janeiro, que aprova os regimes jurídicos de acesso e exercício da profissão de motorista de táxi e de certificação das respetivas entidades formadoras;
- Decreto-Lei n.º 297/92, de 31 de dezembro, que estabelece o regime de exercício da atividade de transporte de aluguer em veículos ligeiros de passageiros, implementando o sistema de preços convencionais para as tarifas dos transportes em táxi;
- Decreto-Lei n.º 251/98, de 11 de agosto, alterado pela Lei n.º 35/2016, de 21 de novembro, que regulamenta o acesso à atividade e ao mercado dos transportes em táxi;
- Portaria n.º 277-A/99, de 15 de abril, alterada pela Portaria n.º 134/2010, de 2 de março, que regula a atividade de transportes em táxi e estabelece o equipamento obrigatório para o licenciamento dos veículos automóveis de passageiros (táxis);
- Portaria n.º 334/2000, de 12 de junho, que estabelece as regras de obtenção da capacidade profissional e da capacidade financeira para o exercício da atividade de transportador em táxi;
- Portaria n.º 251-A/2015, de 18 de agosto, que estabelece os termos da formação inicial e da formação contínua, a organização e a comunicação prévia das ações de formação, as características e procedimentos da avaliação dos formandos e os requisitos específicos de certificação das entidades formadoras de motoristas de táxi.

#### Propostas-chave de alteração legislativa e/ou regulamentar

#### Restrições quantitativas (quotas), restrições geográficas e regime de preços convencionado

##### Quotas e restrições geográficas

É no âmbito das competências atribuídas, nomeadamente, pela Lei n.º 18/97 e pelo Decreto-Lei n.º 251/98, que os municípios exercem as suas competências relacionadas com a prestação de serviços de transporte de passageiros em táxis.<sup>527</sup>

As competências delegadas, a nível municipal, permitem a existência de contingentes na atribuição de licenças para o exercício da atividade (quotas), bem como a delimitação geográfica do âmbito territorial das licenças. Os regulamentos municipais implicam que um táxi licenciado num determinado município não pode aceitar um cliente que inicie a viagem num outro município, mesmo que um serviço anterior tenha deixado o táxi vazio, mas fora das suas fronteiras municipais de licenciamento.

Compete aos municípios i) a decisão de fixarem o contingente, bem como, ii) a decisão de lançar, ou não, concursos para a atribuição de licenças e iii) a definição de critérios de preferência/classificação dos candidatos que entenderem. Existe evidência de que os municípios podem decidir não aumentar as vagas dos contingentes e mesmo aqueles com vagas nos contingentes podem decidir não lançar concursos.<sup>528</sup>

Estas evidências tornam premente reavaliar a adequação, a necessidade e a proporcionalidade do âmbito das competências delegadas aos municípios no acesso ao mercado e no exercício da atividade de transporte de passageiros por táxi.

<sup>527</sup> Cf. Lei n.º 18/97, cit. *supra*, artigo 2.º, n.º 1, alínea a); e Decreto-Lei n.º 251/98, cit. *supra*, artigo 3.º, n.º 3 e artigo 12.º, n.º 4.

<sup>528</sup> V. "Relatório Estatístico Serviços de Transporte em Táxi. Exercício das competências dos municípios no âmbito dos serviços de transporte em táxi", Observatório dos Mercados da Mobilidade, Preços e Estratégias Empresariais, AMT, janeiro de 2018, p. 3, disponível em <http://www.amt-autoridade.pt/media/1569/amt-taxis-concursos-e-compet%C3%Aancias.pdf>



Razão pela qual, ainda que no âmbito do projeto, tenham sido analisados, a título de mera amostragem exemplificativa, os regulamentos municipais de 9 municípios<sup>529</sup>, todos do distrito de Lisboa, contendo 64 Recomendações da OCDE, estas não serão objeto de propostas de alteração legislativa, pela AdC.

No sentido de promover a implementação das Recomendações da OCDE, a AdC efetua propostas de alteração ao atual quadro legislativo e regulatório nacional, com vista a eliminar ou mitigar as restrições concorrenciais identificadas no acesso ao mercado. Uma vez implementadas, pelo Governo ou pela Assembleia da República, respetivamente, estas implicarão a necessária alteração dos regulamentos municipais em vigor.

As propostas de alteração legislativa seguem a tendência de liberalização dos Estados-Membros. No que à liberdade de estabelecimento respeita, 16 Estados-Membros não têm restrições quantitativas (quotas) e geográficas, 12<sup>530</sup> deles a nível nacional e quatro<sup>531</sup> parcialmente a nível regional ou municipal.

Pretende a AdC promover a liberalização do acesso ao mercado, com a eliminação das quotas e restrições geográficas, contribuindo para um aumento da entrada de novos operadores no mercado e do número de carros de táxi disponíveis para os clientes, assim como uma maior eficiência, já que os táxis poderiam levar os passageiros a qualquer lugar, contribuindo, igualmente, para uma redução nos tempos de espera para os clientes.

Estas propostas legislativas seguem a linha argumentativa e de recomendações da AdC, publicitadas em 2016, no "Relatório da AdC sobre Concorrência e Regulação no Transporte de Passageiros em Veículos Ligeiros" (2016)<sup>532</sup>.

#### *Regime de preços convencionado*

Os serviços prestados pelos táxis estão sujeitos a uma estrutura de preços definida por um regime de Convenção de Preços acordada entre a Direcção-Geral das Atividades Económicas (DGAE) e as associações representativas do setor, com contribuições do IMT<sup>533</sup>. O atual regime de Convenção de Preços em vigor data de 2012.

A Convenção de Preços de 2012 estabelece que: i) seja cobrada uma tarifa diurna e, com uma sobretaxa, uma tarifa noturna; ii) as tarifas urbanas e ao quilómetro são compostas por uma bandeirada e por frações de percurso e de tempo; iii) as frações de percurso e de tempo são calculadas, respetivamente, em função dos preços negociados para o quilómetro e para a hora de espera; iv) em serviços a percurso podem ser estabelecidos preços para determinados itinerários, em adenda à Convenção; v) aos táxis (com distintivo) é aplicada uma tarifa diurna (entre as 6h e as 21h) e noturna (entre as 21h e as 6h e durante 24 horas aos sábados, domingos e feriados); vi) pode ser cobrado um suplemento tarifário por serviços solicitados por telefone, bagagem e transporte de animais.

A Convenção de Preços de 2012 regula, ainda, a forma de cálculo e a cobrança das várias tarifas aplicáveis: i) a tarifa n.º 3, para uma viagem de ida com retorno em vazio (para um destino fora da área autorizada pela licença do táxi); ii) a tarifa n.º 5, para o serviço de ida e volta com retorno ocupado; e iii) a tarifa n.º 6, para uma tarifa calculada à hora.

<sup>529</sup> Em causa, os Regulamentos do exercício da atividade de transporte em veículos ligeiros de passageiros (táxis) dos seguintes municípios: 1) Regulamento de Lisboa (2003) e Despacho do Município de Lisboa, DRE 160, II, 14/07/1992; 2) Regulamento de Mafra (2009); 3) Regulamento de Sintra (2014); 4) Regulamento de Loures (2011); 5) Regulamento de Vila Franca de Xira (2001); 6) Regulamento de Oeiras (2005); 7) Regulamento da Amadora (2014); 8) Regulamento de Cascais (2013); 9) Regulamento de Odivelas (2005).

<sup>530</sup> Cf. "Relatório de Recomendações da OCDE", Vol. I, *Transport Sector*, Portugal, 2018, que cita Grimaldi, CERTeT Università Luigi Bocconi, and Wavestone (2016), pp. 7-16, disponível em <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2016-09-26-pax-transport-taxi-hirecar-w-driver-ridesharingcountry-reports.pdf> onde são referidos os seguintes Estados-Membros: AT, EE, FI, HU, IE, LV, LT, NL, PL, SK, SI e SE.

<sup>531</sup> Cf. "Relatório de Recomendações da OCDE", Vol. I, *Transport Sector*, Portugal, 2018, que cita Grimaldi, CERTeT Università Luigi Bocconi, and Wavestone (2016), pp. 7-16, cit. *supra*, onde são referidos os seguintes Estados-Membros: BG, CZ, DE e UK.

<sup>532</sup> Cf. "Relatório da AdC sobre Concorrência e Regulação no Transporte de Passageiros em Veículos Ligeiros" (2016), disponível em [http://www.concorrancia.pt/vPT/Noticias\\_Eventos/ConsultasPublicas/Documents/Relatório%20sobre%20Concorrência%20e%20Regulacão%20no%20Transporte%20de%20Passageiros%20em%20Veículos%20Ligeiros.pdf](http://www.concorrancia.pt/vPT/Noticias_Eventos/ConsultasPublicas/Documents/Relatório%20sobre%20Concorrência%20e%20Regulacão%20no%20Transporte%20de%20Passageiros%20em%20Veículos%20Ligeiros.pdf)

<sup>533</sup> Cf. Decreto-Lei n.º 251/98, cit. *supra*, artigo 20.º; Decreto-Lei n.º 297/92, cit. *supra*, artigo 1.º e artigo 2.º, n.º 1.





Assim, em geral, a tarifa final paga pelo passageiro é composta por uma bandeirada e por frações de percurso e de tempo, calculadas em função dos preços definidos para o quilómetro e para a hora de espera, respetivamente.

O regime de convenção de preços, estruturado com base num regime de estrutura de tarifa fixa, limita a concorrência de preços e impede a resposta normal da oferta a diferentes condições de procura, levando potencialmente a ineficiências económicas. Também limita a capacidade e os incentivos para competir no binómio preço/qualidade.

Em termos de comparação com outros Estados-Membros, constata-se que os preços fixos são a exceção e não a regra. 18 Estados-Membros não têm tarifas fixas, 14<sup>534</sup> deles têm preços máximos e em quatro<sup>535</sup> o tarifário é totalmente livre.

No entanto, importa valorar o *rational* de política pública inerente, no sentido de proteger o consumidor face ao preço final a pagar, designadamente, para serviços contratados na rua ou em praça de táxis, sem prejuízo de poderem ser oferecidos descontos sobre a tarifa pelos operadores.

Já para serviços pré-reservados (e.g., online, por telefone, por aplicativo móvel), defende-se que o regime de preços possa ser flexibilizado, alterado para um regime de preços máximos, com vista a uma possível liberalização no médio/longo prazo.

Estas propostas legislativas seguem a linha argumentativa e de recomendações da AdC, publicitadas em 2016, no "Relatório da AdC sobre Concorrência e Regulação no Transporte de Passageiros em Veículos Ligeiros" (2016)<sup>536</sup>.

#### *Propostas de alteração legislativa e/ou regulamentar*

Propõe-se que o legislador revogue as restrições quantitativas (quotas) e as restrições geográficas, definidas a nível municipal, a fim de permitir que os operadores de transporte de passageiros em táxis possam livremente aceder ao mercado, bem como, possam recolham passageiros oriundos de qualquer município.

Propõe-se, também, que a atual convenção de preços fixos seja substituída por preços máximos, para serviços pré-reservados (e.g., online, por telefone, por aplicativo móvel), com vista a uma possível liberalização no médio/longo prazo, e que possam ser oferecidos descontos sobre a tarifa, para serviços contratados na rua ou em praça de táxis.

### **Requisitos de capital mínimo**

Durante o exercício da atividade, os operadores devem assegurar que o seu capital e reservas sejam equivalentes a, pelo menos, EUR 1 000 por cada táxi autorizado<sup>537</sup>.

A capacidade financeira a demonstrar para efeitos de exercício da atividade e renovação do alvará constitui uma barreira à entrada, uma vez que aumenta os custos de operação, o que pode limitar o número de operadores no mercado, pois impõe uma quantidade mínima de recursos financeiros.

Ao eliminar este requisito, os participantes no mercado têm oportunidade de melhor reinvestir o seu capital e aumentar sua competitividade, promovendo preços mais competitivos para os consumidores.

<sup>534</sup> Cf. "Relatório de Recomendações da OCDE", Vol. I, *Transport Sector*, Portugal, 2018, que cita Grimaldi, CERTeT Università Luigi Bocconi, and Wavestone (2016), pp. 7-16, cit. *supra*, onde são referidos os seguintes Estados-Membros: BE, HR, CZ, DK, FI, IE, IT, LV, MT, NL, PL, RO, SI, UK.

<sup>535</sup> Cf. "Relatório de Recomendações da OCDE", Vol. I, *Transport Sector*, Portugal, 2018, que cita Grimaldi, CERTeT Università Luigi Bocconi, and Wavestone (2016), pp. 7-16, cit. *supra*, onde são referidos os seguintes Estados-Membros: LT, LU, SK, SE.

<sup>536</sup> Cf. "Relatório da AdC sobre Concorrência e Regulação no Transporte de Passageiros em Veículos Ligeiros" (2016), disponível em [http://www.concorrancia.pt/vPT/Noticias\\_Eventos/ConsultasPublicas/Documents/Relatório%20sobre%20Concorrência%20e%20Regulação%20no%20Transporte%20de%20Passageiros%20em%20Veículos%20Ligeiros.pdf](http://www.concorrancia.pt/vPT/Noticias_Eventos/ConsultasPublicas/Documents/Relatório%20sobre%20Concorrência%20e%20Regulação%20no%20Transporte%20de%20Passageiros%20em%20Veículos%20Ligeiros.pdf)

<sup>537</sup> Cf. Portaria n.º 334/2000, cit. *supra*, artigo 6.º, n.º 2.



*Proposta de alteração legislativa e/ou regulamentar*

Propõe-se que o legislador revogue o requisito de capital e reservas mínimo imposto a operadores de transporte de passageiros em táxis, por cada táxi autorizado, para efeitos de renovação do alvará.

**Tipo de veículos autorizados**

Restrições significativas foram encontradas no tipo de veículos autorizados a serem usados como um carro de táxi. Os carros de táxi não podem ser descapotáveis, devem ser carros ligeiros de passageiros e devem ter pelo menos quatro portas, duas das quais devem estar do lado direito<sup>538</sup>. Além disso, os carros de táxi devem ser pintados de bege-marfim ou verde-mar e preto.<sup>539</sup>

As restrições são particularmente relevantes, pois limitam a possibilidade de diferenciação entre os diversos prestadores de serviços. Como por exemplo, não podem usar carros com cores distintas, não podem usar carros com três portas, nem outras formas de veículos, por exemplo, os motorizados (como por exemplo, autorizado na legislação francesa<sup>540</sup>).

*Propostas de alteração legislativa e/ou regulamentar*

Propõe-se que o legislador elimine a imposição do conjunto de cores exigido para o carro de táxi.

Propõe-se que o legislador avalie a possibilidade de aceitar outros tipos de veículos como táxis, incluindo veículos com três portas e motocicletas.

<sup>538</sup> Cf. Portaria n.º 277-A/99, cit. *supra*, artigo 1.º.

<sup>539</sup> Cf. Portaria n.º 277-A/99, cit. *supra*, artigo 1.º.

<sup>540</sup> <https://www.service-public.fr/professionnels-entreprises/vosdroits/F32753>



**Anexo 19: Propostas de alteração do quadro legislativo e regulatório do setor de transporte rodoviário de passageiros: serviços de táxi**

N.º OCDE	N.º e título do ato legislativo	Artigo	Categoria temática	Descrição da restrição à concorrência	Propostas de alteração legislativa e/ou regulatória
R-075	Decreto-Lei n.º 297/92 "Tarifas de táxi"	Art. 1º; Art. 2º (1)	Táxis - preços administrativos	<p>Os serviços prestados pelos táxis estão sujeitos a uma estrutura de preços definida por um regime de Convenção de Preços acordada entre a Direção-Geral das Atividades Económicas (DGAE) e as associações representativas do setor, com contribuições do IMT. O atual regime de Convenção de Preços em vigor data de 2012.</p> <p>A Convenção de Preços de 2012 estabelece que: i) seja cobrada uma tarifa diurna e, com uma sobretaxa, uma tarifa noturna; ii) as tarifas urbanas e ao quilómetro são compostas por uma bandeirada e por frações de percurso e de tempo; iii) as frações de percurso e de tempo são calculadas, respetivamente, em função dos preços negociados para o quilómetro e para a hora de espera; iv) em serviços a percurso podem ser estabelecidos preços para determinados itinerários, em adenda à Convenção; v) aos táxis (com distintivo) é aplicada uma tarifa diurna (entre as 6h e as 21h) e noturna (entre as 21h e as 6h e durante 24 horas aos sábados, domingos e feriados); vi) pode ser cobrado um suplemento tarifário por serviços solicitados por telefone, bagagem e transporte de animais.</p> <p>A Convenção de Preços de 2012 regula, ainda, a forma de cálculo e a cobrança das várias tarifas aplicáveis: i) a tarifa n.º 3, para uma viagem de ida com retorno em vazio (para um destino fora da área autorizada pela licença do táxi); ii) a tarifa n.º 5, para o serviço de ida e volta com retorno ocupado; e iii) a tarifa n.º 6, para uma tarifa calculada à hora.</p> <p>Assim, em geral, a tarifa final paga pelo passageiro é composta por uma bandeirada e por frações de percurso e de tempo, calculadas em função dos preços definidos para o quilómetro e para a hora de espera, respetivamente.</p> <p>Como requisito para a aplicação das tarifas, o táxi deve ter um taxímetro devidamente aprovado e credenciado (visível para o passageiro).</p>	<p>Propõe-se que o legislador altere as normas e que a atual convenção de preços fixos seja substituída por preços máximos, para serviços pré-reservados (e.g. online, por telefone, por aplicativo móvel), com vista a uma possível liberalização no médio/longo prazo e que possam ser oferecidos descontos sobre a tarifa, para serviços contratados na rua ou em praça de táxis.</p>
R-076	Lei n.º 18/97 "Autoriza o Governo a transferir para os municípios poderes relativos ao transporte de passageiros em carros ligeiros e a criar regras específicas sobre o acesso à profissão de taxista"	Art. 2º (1) (a)	Táxis	<p>Os municípios têm o poder de definir o número máximo de quotas disponíveis para veículos licenciados que operam dentro de cada município. As contingências são estabelecidas por freguesia, para um conjunto de freguesias ou para as freguesias que constituem o concelho. Quando haja uma quota disponível, deve ser lançado um concurso público, devendo os candidatos inscreverem-se diretamente no município em causa, seguindo um conjunto de critérios para a ordenação dos pedidos.</p> <p>A licença para aceder à atividade é emitida pelo IMT, mas a licença para o acesso ao mercado é emitida pelos municípios. Neste último caso, uma licença corresponde a um veículo.</p> <p>As restrições quantitativas sobre o número de táxis licenciados que operam dentro de cada município também impõem uma restrição geográfica aos táxis licenciados, uma vez que um táxi no município A não pode apanhar novos passageiros no município B (retorno em vazio).</p>	<p>Propõe-se que o legislador revogue as restrições quantitativas (quotas) e as restrições geográficas, definidas a nível municipal, a fim de permitir que os operadores de transporte de passageiros em táxis possam livremente aceder ao mercado, bem como, possam recolhar passageiros oriundos de qualquer município.</p>
R-077	Decreto-Lei n.º 251/98 (modificado pela Lei n.º 35/2016) "Lei-quadro sobre táxis"	Art. 3º (3); Art. 12º (4)	Táxis	<p>Para prosseguir a atividade de transporte de táxi, o operador deve:</p> <p>a) Deter uma licença (alvará) para a empresa, emitida pelo IMT, que não é transferível e é emitida por um período não superior a cinco anos, renovável por meio da comprovação de que os requisitos de acesso à atividade são mantidos;</p> <p>b) Deter licença para um veículo de táxi, atribuído por um determinado município, em relação ao contingente quantitativo, que é transferível entre empresas devidamente autorizadas com alvará, necessitando apenas comunicá-lo à Câmara Municipal do município a que pertence a licença.</p>	<p>Não é apresentada nenhuma proposta de alteração da legislação quanto ao licenciamento para o acesso à atividade por empresas de táxi.</p> <p>Propõe-se ao legislador, no contexto das propostas anteriores quanto à eliminação do regime de contingentes (quotas) e das restrições geográficas definidas ao nível municipal [cf. Lei n.º 18/97, Art. 2º (1) (a)], que seja criado um regime de licenciamento dos veículos de táxi, que seja válido para todo o território nacional (uma licença nacional). Mantendo-se o licenciamento a nível local, propõe-se, alternativamente, que este permita, pelo menos, a operação numa determinada região ou a nível nacional.</p>
R-078	Decreto-Lei n.º 251/98 (modificado pela Lei n.º 35/2016) "Lei-quadro sobre táxis"	Art. 7º	Táxis	<p>O requisito de capacidade financeira consiste em dispor dos recursos financeiros necessários para garantir uma boa gestão da empresa. De acordo com a Portaria n.º 334/2000, Art. 6º (2), este requisito de capacidade financeira consiste, durante o exercício da atividade e após a renovação da licença, em assegurar que o capital e as reservas da empresa sejam equivalentes a, pelo menos, EUR 1 000 por cada táxi autorizado.</p>	<p>Propõe-se que o legislador elimine o requisito de capacidade financeira, referente a pelo menos EUR 1 000, por cada táxi autorizado, para o exercício da atividade.</p>
R-079	Decreto-Lei n.º 251/98 (modificado pela Lei n.º 35/2016) "Lei-quadro sobre táxis"	Art. 13º (1) (2)	Táxis	<p>Os municípios têm o poder de definir o número máximo de quotas disponíveis para veículos licenciados que operam dentro de cada município. As contingências são estabelecidas por freguesia, para um conjunto de freguesias ou para as freguesias que constituem o concelho. Quando haja uma quota disponível, deve ser lançado um concurso público, devendo os candidatos inscreverem-se diretamente no município em causa, seguindo um conjunto de critérios para a ordenação dos pedidos.</p> <p>A licença para aceder à atividade é emitida pelo IMT, mas a licença para o acesso ao mercado é emitida pelos municípios. Neste último caso, uma licença corresponde a um veículo.</p>	<p>Propõe-se que o legislador revogue as restrições quantitativas (quotas) e as restrições geográficas, definidas a nível municipal, a fim de permitir que os operadores de transporte de passageiros em táxis possam livremente aceder ao mercado, bem como, possam recolhar passageiros oriundos de qualquer município.</p>



				As restrições quantitativas sobre o número de táxis licenciados que operam dentro de cada município também impõem uma restrição geográfica aos táxis licenciados, uma vez que um táxi no município A não pode apanhar novos passageiros no município B (retorno em vazio).	
R-080	Decreto-Lei n.º 251/98 (modificado pela Lei n.º 35/2016) "Lei-quadro sobre táxis"	Art. 15º (c)	Táxis	Os serviços de táxi podem ser fornecidos numa base de distância percorrida e de hora de espera ou com base em contrato de prestação de serviços. Se baseado em contrato, este deve ser elaborado através de um acordo escrito, por um período de pelo menos 30 dias, e deve incluir os respetivos termos: a identificação das partes e o preço acordado.	Propõe-se que o legislador elimine a exigência de um acordo por escrito, permitindo a possibilidade de usar os meios mais modernos de tecnologia para definir o acordo (por exemplo, por reserva telefónica; reserva pela internet). Propõe-se que o legislador modifique a norma, permitindo a revisão do período de pelo 30 dias para um período mais curto, de forma a promover a concorrência. Propõe-se que o legislador altere a disposição de forma a definir expressamente a possibilidade e a validade de ser celebrado um acordo de preços livres entre o operador e o cliente.
R-081	Decreto-Lei n.º 251/98 (modificado pela Lei n.º 35/2016) "Lei-quadro sobre táxis"	Art. 20º	Táxis	Os serviços prestados pelos táxis estão sujeitos a uma estrutura de preços estabelecida em legislação especial [ver Decreto-Lei n.º 297/92, Art. 1º e Art. 2º (1)]. A estrutura de preços consiste num regime de Convenção de Preços, acordada entre a Direção-Geral das Atividades Económicas (DGAE), as associações representativas do setor, e com contribuições do IMT. O atual regime de Convenções de Preços em vigor é de 2012.	Propõe-se que o legislador altere as normas e que a atual convenção de preços fixos seja substituída por preços máximos, para serviços pré-reservados (online, por telefone, por aplicativo móvel, etc.), com vista a uma possível liberalização no médio/longo prazo e que possam ser oferecidos descontos sobre a tarifa, para serviços contratados na rua ou em praça de táxis.
R-082	Lei n.º 6/2013 "Regimes legais de acesso e exercício da profissão de taxista e certificação das respetivas entidades formadoras"	Art. 5º (1) (d)	Táxis	Para obter o certificado de motorista de táxi (CMT) é necessário ser efetuado e ter aprovação num exame. A duração do curso é de 125 horas.	Propõe-se a eliminação da necessidade de formação inicial obrigatória, sendo exigido apenas a aprovação num exame obrigatório prévio à inscrição. Propõe-se, alternativamente, uma redução do número de horas do curso de formação inicial, afigurando-se como proporcional ao cumprimento dos objetivos de política pública.
R-083	Lei n.º 6/2013 "Regimes legais de acesso e exercício da profissão de taxista e certificação das respetivas entidades formadoras"	Art. 7º (1) (d)	Táxis	A renovação do CMT está sujeita à participação num curso de formação contínua. A duração do curso é de 25 horas.	Propõe-se uma redução do número de horas do curso de formação contínua de forma a restaurar a proporcionalidade entre este requisito e o cumprimento dos objetivos do diploma em causa.
R-084	Lei n.º 6/2013 "Regimes legais de acesso e exercício da profissão de taxista e certificação das respetivas entidades formadoras"	Art. 9º (1) (4)	Táxis	A formação inicial e contínua é obrigatória e aplica-se aos candidatos que obtêm o CMT e aos taxistas, respetivamente. A duração mínima do curso de formação inicial e do curso de formação contínua é de, respetivamente, 125 horas e 25 horas.	Para o curso de formação inicial, propõe-se a eliminação da necessidade de formação inicial obrigatória, sendo exigido apenas a aprovação num exame obrigatório prévio à inscrição. Para o curso de formação contínua, propõe-se uma redução do número de horas do curso de formação inicial, que se afigure proporcional ao cumprimento dos objetivos de política pública.
R-085	Portaria n.º 277-A/99 (modificada por 134/2010) "Características e especificações do táxi"	Art. 1º (1)	Táxis	1. Os carros de táxi devem ser carros de passageiros (não descapotáveis) e precisam ter pelo menos quatro portas. 5. Os carros de táxi devem ser pintados em bege-marfim ou verde-mar e preto, neste último caso a primeira destas cores corresponde à metade superior do veículo e a segunda à metade inferior.	Propõe-se uma alteração da norma, no sentido da abertura à inclusão de outros tipos de veículos nos serviços de táxi, nomeadamente veículos de três portas ou moto-táxis. Propõe-se a eliminação da imposição do conjunto de cores exigido para o carro de táxi.
R-086	Portaria n.º 334/2000 "Regras relativas à capacidade profissional e financeira para os táxis"	Art. 2º	Táxis	A capacidade profissional é confirmada por um certificado emitido pela Direção-Geral do Transporte Terrestre (atualmente, o IMT) aos candidatos que demonstrem estar numa das seguintes situações: a) Aprovação do exame das matérias enumeradas no Anexo I; (b) experiência profissional de pelo menos cinco anos na gestão de uma empresa de transporte rodoviário, comprovada curricularmente.	Propõe-se a revogação expressa desta disposição. Entende-se que esta disposição não estará em vigor desde que o Art. 4º do Decreto-Lei n.º 251/98, alterado pela Lei n.º 5/2013, que eliminou a necessidade de capacidade profissional.
R-087	Portaria n.º 334/2000 "Regras relativas à capacidade profissional e financeira para os táxis"	Art. 6º (2)	Táxis	Durante o exercício da atividade, o requisito de capacidade financeira, nomeadamente para a renovação da licença, é cumprido desde que o capital e as reservas da empresa sejam equivalentes a, pelo menos, 1 000 EUR por cada táxi licenciado.	Propõe-se ao legislador a revogação do requisito de capital e reservas mínimo imposto a operadores de transporte de passageiros em táxis, por cada táxi autorizado, para efeitos de renovação do alvará.
R-088	Portaria n.º 251-A/2015 "Estabelece termos da formação, organização de ações de formação características e procedimentos de avaliação e requisitos de certificação das entidades de formação de taxistas"	Art. 2º (9)	Táxis	Cada sessão de formação para motoristas de táxi é limitada a 30 estagiários, e nenhuma atividade de formação é permitida aos domingos ou feriados.	Propõe-se a eliminação das limitações impostas ao exercício da atividade de formação aos feriados e domingos. Propõe-se a eliminação do número máximo de alunos por sala de aula.
R-089	Portaria n.º 251-A/2015 "Estabelece termos da formação, organização de ações de formação características e procedimentos de"	Art. 3º (1)	Táxis	O curso de formação inicial, com uma duração mínima de 125 horas, inclui uma componente teórica e uma componente prática.	Propõe-se a eliminação da necessidade de formação obrigatória inicial, exigindo-se apenas a aprovação num exame obrigatório prévio à inscrição. Propõe-se, alternativamente, uma redução do número de horas do curso de formação inicial, que se afigure proporcional ao cumprimento dos objetivos de política pública.



	avaliação e requisitos de certificação das entidades de formação de taxistas"				
R-090	Portaria n.º 251-A/2015 "Estabelece termos da formação, organização de ações de formação características e procedimentos de avaliação e requisitos de certificação das entidades de formação de taxistas"	Art. 4º (1)	Táxis	O curso de formação contínua, com uma duração mínima de 25 horas, visa atualizar os conhecimentos fundamentais para a profissão de motorista de táxi.	Propõe-se uma redução do número de horas do curso de formação contínua, que se afigure proporcional ao cumprimento dos objetivos de política pública.
R-091	Portaria n.º 251-A/2015 "Estabelece termos da formação, organização de ações de formação características e procedimentos de avaliação e requisitos de certificação das entidades de formação de taxistas"	Art. 9º (1)	Táxis	As entidades de formação que pretendam ser certificadas como formadores de taxistas devem ter, no que respeita à estrutura e organização interna, salas de formação teórica com uma área mínima de 25 m2, e uma capacidade máxima estabelecida à taxa de 1,5 m2 por formando.	Propõe-se a eliminação do requisito mínimo de 25 m2 por sala de aula.



### III.4.2. Transporte rodoviário de mercadorias

#### III.4.2.1. Acesso e exercício da atividade com veículos com peso bruto igual ou superior a 2,500 Kgs

##### Diplomas legais objeto de propostas de alteração legislativa e regulamentar específicas (Cf. Anexo 20)

- Deliberação (IMT) n.º 1065/2012, de 2 de agosto, que regula os requisitos de capacidade financeira e profissional para a obtenção de licenças para a atividade de transporte rodoviário de passageiros e de transporte rodoviário de mercadorias, regulamentando o Decreto-Lei n.º 257/2007, de 16 de julho, alterado pelo Decreto-Lei n.º 136/2009, de 5 de junho (mercadorias) e o Decreto-Lei n.º 3/2001, de 10 de janeiro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 90/2002, de 4 de novembro (passageiros);
- Decreto-Lei n.º 257/2007, de 16 de julho, alterado pelo Decreto-Lei n.º 136/2009, de 5 de junho, que institui o regime jurídico aplicável aos transportes rodoviários de mercadorias, por meio de veículos com peso bruto igual ou superior a 2,500 Kgs, e regula as operações de cabotagem em território nacional;
- Decreto Legislativo Regional n.º 7/2010/A, de 5 de março, alterado pelo Decreto Legislativo Regional n.º 4/2013/A, de 24 de maio, que estabelece o regime jurídico aplicável ao transporte rodoviário de mercadorias por conta de outrem efetuado na Região Autónoma dos Açores por meio de veículos com peso bruto igual ou superior a 2,500 Kgs;
- Decreto Legislativo Regional n.º 10/2009/M, de 30 de março, alterado pelo Decreto Legislativo Regional n.º 40/2012/M, de 27 de dezembro, que estabelece o regime jurídico aplicável ao transporte rodoviário de mercadorias por conta de outrem efetuado na Região Autónoma da Madeira por meio de veículos com peso bruto igual ou superior a 2,500 Kgs;
- Portaria n.º 1099/99, de 21 de dezembro, que aprova o regulamento dos exames de capacidade profissional para transportes rodoviários de mercadorias, mantida em vigor pelo Decreto-Lei n.º 257/2007, de 16 de julho, enquanto não for publicada a regulamentação nele prevista;
- Portaria n.º 1017/2009, de 9 de setembro, que estabelece as condições de reconhecimento das entidades formadoras e dos cursos de formação de capacidade profissional para o exercício da atividade de transporte rodoviário de mercadorias, bem como as condições de obtenção e de validade do certificado de capacidade profissional, e aprova os regulamentos de reconhecimento e organização dos cursos de formação e de exames da capacidade profissional;
- Decreto-Lei n.º 132/2017, de 11 de outubro, que aprova o regulamento que fixa os pesos e as dimensões máximos autorizados para os veículos em circulação.

##### Propostas-chave de alteração legislativa e/ou regulamentar

#### Regime de licenciamento obrigatório para operadores que utilizem exclusivamente veículos de baixa tonelagem

Os operadores de transporte de mercadorias por conta de outrem, utilizando exclusivamente veículos ou conjuntos de veículos de mercadorias, com peso bruto igual ou superior a 2,500 Kgs e até 3,500 Kgs, são sujeitos a um regime de licenciamento específico, quando pretendam atuar no mercado nacional, incluindo no Continente<sup>541</sup>, nos Açores<sup>542</sup> ou na Madeira<sup>543</sup>.

Para efeitos de acesso à atividade, os operadores devem solicitar a respetiva licença, junto do IMT, e demonstrar o cumprimento de quatro requisitos para o licenciamento, i.e., demonstrar ter capacidade financeira, ter capacidade profissional (isto é, ter um gestor de transportes), ter um estabelecimento estável num dos Estados-Membros da UE e provar ter idoneidade.

<sup>541</sup> Cf. Decreto-Lei n.º 257/2007, cit. *supra*, artigo 3.º, n.º 1.

<sup>542</sup> Cf. Decreto Legislativo Regional n.º 7/2010/A, cit. *supra*, artigo 3.º, n.º 1, e artigo 37.

<sup>543</sup> Cf. Decreto Legislativo Regional n.º 10/2009/M, cit. *supra*, artigo 4.º, n.º 1.



A imposição de uma licença e o cumprimento de todos os quatro requisitos de licenciamento, para empresas que pretendam operar, exclusivamente, com camiões de pequena tonelagem, corresponde a uma barreira à entrada, que aumenta substancialmente os custos de entrada para as empresas de transporte de mercadorias, particularmente as PME, reduzindo o número total de operadores no mercado.

O regime de licenciamento para os operadores de transporte de mercadorias por conta de outrem está harmonizado a nível europeu. Sucede, porém, que o Regulamento (CE) n.º 1071/2009 e o Regulamento (CE) n.º 1072/2009 apenas exigem que os operadores possuam uma licença quando utilizam veículos ou combinações de veículos acima de 3,500 Kgs<sup>544</sup>. Embora estes Regulamentos proporcionem aos Estados-Membros a possibilidade de solicitar requisitos de licenciamento ou requisitos adicionais, desde que sejam proporcionados, a avaliação comparativa a nível da UE demonstra que apenas quatro Estados-Membros opta por os impor<sup>545</sup>. Além disso, o Regulamento (CE) n.º 1071/2009 e o TFUE permitem que os Estados-Membros isentem as suas regiões autónomas, de um procedimento de licenciamento, devido às suas características e limitações específicas, como poderia suceder com os Açores e a Madeira.

Resulta que as empresas portuguesas e internacionais que pretendem operar em Portugal têm de cumprir um regime de licenciamento mais rigoroso do que o nível imposto pela UE. O regime português impede que empresas internacionais não licenciadas exerçam pressão competitiva sobre os operadores nacionais e os das regiões autónomas.

A UE, à luz do "Pacote Rodoviário da UE (2017)"<sup>546</sup>, propõe alterar o Regulamento (CE) n.º 1071/2009 e o Regulamento (CE) n.º 1072/2009, alargando o regime de licenciamento obrigatório para os transportadores que operam exclusivamente com estes veículos, i.e., com mais de 2,500 Kgs e menos de 3,500 Kgs. Porém, o texto propõe a exclusão de alguns dos quatro requisitos de licenciamento. Propõe que apenas os requisitos relativos a deter um estabelecimento eficaz e estável e a uma capacidade financeira adequada se apliquem a estes transportadores em todos os Estados-Membros, de acordo com critérios de proporcionalidade.

A implementação de alternativas no quadro legislativo nacional permitirá a entrada de outros operadores europeus no mercado português, bem como de outros empresários nacionais e internacionais. Contribuirá também para uma redução dos preços do transporte de mercadorias de pequena dimensão.

#### *Proposta de alteração legislativa e/ou regulamentar*

Propõe-se que o legislador revogue o regime de licenciamento obrigatório para os operadores de transporte de mercadorias por conta de outrem, utilizando apenas veículos automóveis ou conjuntos de veículos de mercadorias, com peso bruto igual ou superior a 2,500 Kgs e até 3,500 Kgs, no mercado nacional, incluindo o Continente, os Açores e a Madeira. Esta proposta está em linha com os Regulamentos (CE) n.º 1071/2009 e n.º 1072/2009, que apenas exigem que os operadores possuam uma licença quando utilizam veículos ou combinações de veículos acima de 3,500 Kgs<sup>547</sup>.

Alternativamente, à luz da "Proposta de alteração do Regulamento (CE) n.º 1071/2009 e do Regulamento (CE) n.º 1072/2009", propõe-se que o legislador reavalie cada um dos quatro requisitos atuais de licenciamento - a boa reputação, a capacidade financeira, a competência profissional e o estabelecimento

<sup>544</sup> Cf. Regulamento (CE) n.º 1071/2009, de 21 de outubro, que estabelece regras comuns no que se refere aos requisitos para o exercício da atividade de transportador rodoviário, artigo 1.º, n.º 4, alínea a) e artigo 2.º, n.º 1; e Regulamento (CE) n.º 1072/2009, de 21 de outubro, que estabelece regras comuns para o acesso ao mercado do transporte internacional rodoviário de mercadorias, artigo 1.º, n.º 5, alínea c).

<sup>545</sup> Cf. Comissão Europeia (2017), "Relatório da Comissão ao Parlamento Europeu e ao Conselho sobre a aplicação de certas disposições do Regulamento (CE) n.º 1071/2009 que estabelece regras comuns no que se refere aos requisitos para o exercício da atividade de transportador rodoviário (2.º relatório da Comissão sobre a aplicação, pelos Estados-Membros, de certas disposições relativas ao acesso à profissão de transportador rodoviário)" COM(2017) 116 final, pp. 4-5, isto é, Portugal, França, Itália e Letónia, disponível em <https://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2017/PT/COM-2017-116-F1-PT-MAIN-PART-1.PDF>

<sup>546</sup> Cf. "Proposta de Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que altera o Regulamento (CE) n.º 1071/2009 e o Regulamento (CE) n.º 1072/2009 com vista à sua adaptação à evolução no setor", 31.05.2017, COM(2017) 281 final - 2017/0123 (COD), disponível em <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:52017PC0281&from=EN>

<sup>547</sup> Cf. Regulamento (CE) n.º 1071/2009, de 21 de outubro, que estabelece regras comuns no que se refere aos requisitos para o exercício da atividade de transportador rodoviário, artigo 1.º, n.º 4, alínea a) e artigo 2.º, n.º 1; e Regulamento (CE) n.º 1072/2009, de 21 de outubro, que estabelece regras comuns para o acesso ao mercado do transporte internacional rodoviário de mercadorias, artigo 1.º, n.º 5, alínea c).



efetivo e estável -, tendo em vista reduzir algum(s) deles ou reajustá-los, de acordo com os princípios da proporcionalidade, da adequação e da necessidade.

### Requisitos de capital mínimo

Para o acesso e exercício da atividade de transporte rodoviário de mercadorias por conta de outrem utilizando veículos automóveis ou conjuntos de veículos de mercadorias com peso bruto igual ou superior a 2,500 Kgs, as empresas devem demonstrar a sua capacidade financeira através da constituição de um capital mínimo para iniciar o seu negócio e manter capital e reservas. Estes valores variam consoante os operadores pretendam operar no Continente<sup>548</sup>, na Madeira<sup>549</sup> ou nos Açores<sup>550</sup>.

A exigência de um capital mínimo como requisito para iniciar um negócio corresponde a uma barreira à entrada, aumentando os custos de entrada, o que pode limitar o número de operadores no mercado e por consequência, a concorrência.

Os Regulamentos da UE, o Regulamento (CE) n.º 1071/2009 e o Regulamento (CE) n.º 1072/2009, que regulam o critério de capacidade financeira mínima dos operadores de transporte de passageiros (e de mercadorias), a nível dos Estados-Membros da UE, não exigem qualquer capital mínimo para o início da atividade, apenas um capital mínimo por veículo utilizado na prestação do serviço de transporte<sup>551</sup>. Embora estes normativos europeus proporcionem aos Estados-Membros a possibilidade de solicitar requisitos adicionais, desde que sejam proporcionados, a avaliação comparativa a nível da UE demonstra que a maioria dos Estados-Membros opta por não os impor<sup>552</sup>.

Alternativas menos restritivas poderiam ser consideradas, permitindo aos operadores reinvestirem o seu capital, aumentando a sua competitividade e promovendo preços mais competitivos, em benefício dos consumidores. O Código das Sociedades Comerciais e o Código de Registo Comercial português permitem a criação de sociedades de responsabilidade limitada (com capital social mínimo de EUR 1), sociedades anónimas ou sociedades de responsabilidade limitada (com capital social mínimo de EUR 1), sociedades anónimas (com um capital social mínimo de EUR 50 000) e cooperativas (com um capital mínimo de EUR 2 500). Este procedimento pode ser feito *online*, através da plataforma eletrónica “empresa na hora”<sup>553</sup>.

#### *Proposta de alteração legislativa e/ou regulamentar*

Propõe-se que o legislador revogue o critério de licenciamento obrigatório que impõe um requisito de capital mínimo para iniciar a atividade imposto a operadores de transporte de mercadorias por conta de outrem,

<sup>548</sup> Cf. Decreto-Lei n.º 257/2007, de 16 de julho (alterado pelo Decreto-Lei n.º 136/2009, de 5 de junho), artigo 9.º, n.ºs 2 e 3. O operador deve provar que possui um capital mínimo de EUR 50 000, para veículos entre 2,500 Kgs e até 3,500 Kgs, e de EUR 125 000, para veículos acima de 3,500 Kgs, para iniciar a atividade. O operador deve, ainda, assegurar um capital e reservas, operando exclusivamente com veículos com tonelage inferior a 3,500 Kgs, de EUR 9 000 pelo primeiro e de EUR 5 000 por cada um dos subsequentes veículos; e, ainda, mesmo quando o licenciamento seja efetuado para operar não exclusivamente com estes camiões ligeiros, deve assegurar um capital e reservas mínimo para cada um destes veículos de tonelage ligeira, de EUR 1 500.

<sup>549</sup> Cf. Decreto Legislativo Regional n.º 10/2009/M, de 30 de março (alterado pelo Decreto Legislativo Regional n.º 40/2012/M, de 27 de dezembro), artigo 9.º, n.º 3. O requisito de capital mínimo não é exigido para iniciar a atividade. O operador deve, ainda, assegurar um capital e reservas, operando exclusivamente com veículos com tonelage inferior a 3,500 Kgs, de EUR 5 000 pelo primeiro e de EUR 1 000 por cada um dos subsequentes veículos; e, ainda, mesmo quando o licenciamento seja efetuado para operar não exclusivamente com estes camiões ligeiros, deve assegurar um capital e reservas mínimo para cada um destes veículos de tonelage ligeira, de EUR 5 000.

<sup>550</sup> Cf. Decreto Legislativo Regional n.º 7/2010/A, de 5 de março (alterado pelo Decreto Legislativo Regional n.º 4/2013/A, de 24 de maio), artigo 8.º, n.ºs 2, 3 e 4, e artigo 37.º. O operador deve provar que possui um capital mínimo de EUR 25 000, para veículos entre 2,500 Kgs e até 3,500 Kgs, e de EUR 50 000, para veículos acima de 3,500 Kgs, para iniciar a atividade. O operador deve, ainda, assegurar um capital e reservas, operando exclusivamente com veículos com tonelage inferior a 3,500 Kgs, de EUR 5 000 pelo primeiro e de EUR 1 000 por cada um dos subsequentes veículos; e, ainda, mesmo quando o licenciamento seja efetuado para operar não exclusivamente com estes camiões ligeiros, deve assegurar um capital e reservas mínimo para cada um destes veículos de tonelage ligeira, de EUR 1 000.

<sup>551</sup> Cf. Regulamento (CE) n.º 1071/2009, de 21 de outubro, artigo 1.º, n.º 4, alínea a) e artigo 7.º, n.º 1; e Regulamento (CE) n.º 1072/2009, de 21 de outubro, artigo 1.º, n.º 5, alínea c).

<sup>552</sup> Apenas a Dinamarca exigirá aos operadores de transporte EUR 20 100 para iniciar a atividade. Cf. "Avaliação *ex post* do Regulamento (CE) n.º 1071/2009 e do Regulamento (CE) n.º 1072/2009 (2015), Final Report, MOVE/D3/2014 – 254 (2015)", disponível em <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/facts-fundings/evaluations/doc/2015-12-ex-post-evaluation-regulations-2009r1071-and-2009r1072.pdf>

<sup>553</sup> [http://www.empresanahora.mj.pt/ENH/sections/PT\\_inicio.html](http://www.empresanahora.mj.pt/ENH/sections/PT_inicio.html)





utilizando veículos ou conjuntos de veículos de mercadorias com peso bruto igual ou superior a 2,500 Kgs. Esta proposta está em linha com os Regulamentos (CE) n.º 1071/2009 e n.º 1072/2009<sup>554</sup>, que não exigem qualquer capital mínimo para o início da atividade, apenas capital e reservas que totalizem EUR 9 000 quando usem um veículo e EUR 5 000 por cada veículo adicionalmente utilizado.

Propõe-se que qualquer outro montante de capital inicial necessário para o licenciamento de uma empresa, a nível nacional, deve estar de acordo com as regras gerais para a constituição de uma empresa, em conformidade com o Código das Sociedades Comerciais e com o Código de Registo Comercial Português, podendo ser feito *online* através da plataforma “empresa na hora”<sup>555</sup>.

### Gestor de transportes

O acesso à atividade de transporte rodoviário de mercadorias por conta de outrem, utilizando veículos ou conjuntos de veículos de mercadorias com peso bruto igual ou superior a 2,500 Kgs, impõe um critério de licenciamento que respeita à capacidade profissional dos operadores.

Para as empresas de transporte de mercadorias, existem três disposições diferentes a nível nacional, dependendo do local onde os transportadores são licenciados.

Em Portugal Continental<sup>556</sup>, o gestor de transportes deve estar registado no sistema de segurança social como atuando na qualidade do conselho de administração de uma empresa, e pode servir apenas uma empresa, a menos que pelo menos 50% do capital acionista de cada empresa pertença ao mesmo acionista. O IMT veio clarificar, por Deliberação<sup>557</sup>, o regime jurídico aplicável a Portugal Continental, no sentido de permitir que um gestor de transportes possa gerir até três empresas, limitado a uma frota total máxima de 50 veículos. Estas regras mais flexíveis não se aplicam nos Açores<sup>558</sup> ou na Madeira<sup>559</sup>.

Este requisito de licenciamento, que respeita à capacidade profissional dos operadores, encontra-se regulado por Regulamento Europeu. O artigo 4.º do Regulamento (CE) n.º 1071/2009 impõe que todas as empresas de transporte rodoviário designem um gestor de transportes. O gestor de transportes deve ser uma pessoa singular, com residência na União Europeia, e possuir um elevado nível de qualificações profissionais, sendo responsável pela gestão efetiva e contínua das atividades de transporte, nomeadamente para garantir que a empresa respeita a legislação relativa ao transporte rodoviário. O Regulamento (CE) n.º 1071/2009 clarificou o papel do gestor de transportes, nos n.ºs 1 e 2 do seu artigo 4.º. Os gestores de transporte podem ser funcionários da empresa ou pessoas que tenham uma conexão real e direta com o operador. Podem também ser independentes, agindo como consultores de transporte, caso em que pode o gestor de transportes gerir as atividades de transporte de quatro empresas diferentes, limitado a uma frota total combinada máxima de 50 veículos.

Embora o Regulamento (CE) n.º 1071/2009, no seu artigo 4.º, n.º 2, permita aos Estados-Membros determinar um número menor de empresas de transporte e a dimensão da frota total de veículos que o gestor pode gerir, uma avaliação comparativa com outros Estados-Membros, em sede de “Avaliação ex post dos Regulamentos Europeus” demonstra que outros Estados-Membros efetuaram opções legislativas menos restritivas e mais competitivas<sup>560</sup>. Também a OCDE já recomendou a modificação da legislação da Roménia,

<sup>554</sup> Cf. Regulamento (CE) n.º 1071/2009, de 21 de outubro, artigo 1.º, n.º 4, alínea a) e artigo 7.º, n.º 1; e Regulamento (CE) n.º 1072/2009, de 21 de outubro, artigo 1.º, n.º 5, alínea c).

<sup>555</sup> [http://www.empresanahora.mj.pt/ENH/sections/PT\\_inicio.html](http://www.empresanahora.mj.pt/ENH/sections/PT_inicio.html)

<sup>556</sup> Cf. Decreto-Lei n.º 257/2007, cit. *supra*, artigo 6.º, n.ºs 1, 2 e 3.

<sup>557</sup> Cf. Deliberação (IMT) n.º 1065/2012, cit. *supra*, parágrafo 4.

<sup>558</sup> Cf. Decreto Legislativo Regional n.º 7/2010/A, cit. *supra*, artigo 4.º, n.º 1; artigo 6.º, n.ºs 1, 2 e 3 e artigo 37.º. Os Açores beneficiam de um período transitório até 31 de dezembro de 2018.

<sup>559</sup> Cf. Decreto Legislativo Regional n.º 10/2009/M, cit. *supra*, artigo 5.º, n.º 1; e artigo 7.º, n.ºs 1, 2 e 3.

<sup>560</sup> Cf. Relatório de Recomendações da OCDE, *Transport Sector*, Portugal, 2018, citando relatório da Ricardo (2015), “Ex-post evaluation of Regulation (EC) No 1071/2009 and Regulation (EC) No 1072/2009 – Final report”, 2015, DG MOVE, Comissão Europeia, MOVE/D3/2014 – 254, disponível em <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/facts-fundings/evaluations/doc/2015-12-ex-post-evaluation-regulations-2009r1071-and-2009r1072.pdf>. A título exemplificativo, a França permite que um gestor externo possa exercer o seu mandato em duas empresas limitado a uma frota total de 20 veículos.



no sentido de os gestores de transportes poderem gerir até quatro empresas e até uma frota total de 50 veículos<sup>561</sup>.

Considera-se que impor critérios de licenciamento mais rigorosos em Portugal seria particularmente prejudicial, uma vez que os operadores portugueses são geralmente PME, com pequenas frotas. Os gestores de transportes nacionais estão impedidos de expandir os seus negócios aumentando os custos para as empresas, especialmente as PME, que têm de suportar o custo de contratação do seu próprio gestor. Administrar quatro empresas com um limite de 50 veículos contribuiria para reduzir os custos operacionais das empresas, já que elas não teriam de suportar o custo de contratar o seu próprio gerente de transporte.

*Proposta de alteração legislativa e/ou regulamentar*

Propõe-se que o legislador modifique o critério de licenciamento que respeita à capacidade profissional dos operadores de transporte, em linha com o Regulamento (CE) n.º 1071/2009, artigo 4º, n.º 2, introduzindo a possibilidade que a capacidade profissional possa ser exercida por um gestor de transportes que atue como consultor externo, podendo abranger até quatro empresas e até uma frota de 50 veículos.

**Restrições dos veículos: idade máxima dos veículos e das frotas**

Para o licenciamento e exercício da atividade de transporte rodoviário de mercadorias por conta de outrem, utilizando veículos ou conjuntos de veículos de mercadorias com peso bruto igual ou superior a 2,500 Kgs, os operadores de transporte têm de utilizar veículos com um determinado número de anos máximo após o registo da primeira matrícula, respeitando, ainda, um limite máximo de anos total da frota.

Recorda-se que, para as empresas de transporte de mercadorias, existem três disposições diferentes a nível nacional, dependendo do local onde os transportadores são licenciados (Continente, Açores ou Madeira). Focamo-nos, apenas, no regime para operar em Portugal Continental.

Para obter uma licença para operar em Portugal Continental, os veículos devem ser novos (ou até um ano) e a soma do peso bruto da empresa não deve exceder 40, 000 Kgs (operando com veículos acima de 3,500Kgs) ou 10,000 Kgs (operando exclusivamente com veículos entre 2,500 Kgs e 3,500 Kgs)<sup>562</sup>. A idade média da frota de veículos da empresa deve ser de 10 anos (se um filtro de partículas devidamente aprovado for instalado a idade do veículo é reduzida em cinco anos)<sup>563</sup>.

A imposição de períodos de vida específicos aos veículos e à média da frota, com base apenas na sua idade, independentemente da quilometragem ou do facto destes veículos terem passado a inspeção técnica obrigatória<sup>564</sup> para circular nas vias públicas, corresponde a barreiras à entrada. Implica, ainda, um nível inicial elevado de investimento em veículos novos (ou quase novos), o que pode conduzir a preços mais altos cobrados aos consumidores.

O facto de o limite de idade dos veículos impor um número mínimo predeterminado de veículos que sejam novos (ou até um ano), até que uma certa tonelagem seja atingida, representa um custo operacional. Isto é especialmente relevante para as PME em mercados pequenos, como o português, onde pode haver procura insuficiente para empresas de grande dimensão, levando à existência de menos capital disponível para enfrentar eventuais picos sazonais e/ou a substituição de veículos. A diferença entre a tonelagem mínima de 40,000 Kgs exigida para veículos acima de 3,500 Kgs (em média 12 veículos) e a tonelagem mínima de 10,000 Kgs para veículos acima de 2,500 Kgs até 3,500 Kgs (em média quatro veículos) também parece excessiva e não justificada.

<sup>561</sup> Cf. "OECD Competition Assessment Reviews: Romania" (2016), pp. 152-3, disponível em <http://www.oecd.org/publications/oecd-competition-assessment-reviews-romania-9789264257450-en.htm>

<sup>562</sup> Cf. Decreto-Lei n.º 257/2007, cit. *supra*, artigo 14 n.º 2.

<sup>563</sup> Cf. Decreto-Lei n.º 257/2007, cit. *supra*, artigo 14.º, n.º 3.

<sup>564</sup> Cf. Decreto-Lei n.º 144/2017, de 29 de dezembro, que transpõe a Diretiva (UE) n.º 2014/45/UE, de 3 de abril.



Da análise comparativa com outros Estados-Membros, na UE27, em 2014, resulta que 16% da idade média dos veículos usados no transporte de mercadorias, acima de 3,500 Kgs, tinham mais de 10 anos<sup>565</sup>.

*Propostas de alteração legislativa e/ou regulamentar*

Propõe-se que o legislador reavalie os limites legais impostos quanto à vida útil dos veículos e das frotas utilizados na atividade de transporte rodoviário de mercadorias por conta de outrem, utilizando veículos ou conjuntos de veículos de mercadorias com peso bruto igual ou superior a 2,500 Kgs, com base em critérios que reflitam o uso e a depreciação dos veículos (por exemplo, a quilometragem) tomando em consideração que todos os veículos têm obrigatoriamente que ser submetidos a inspeções técnicas periódicas para circular nas vias públicas.

<sup>565</sup> Cf. "Report from the Commission to the European Parliament and the Council on the State of the Union Road Transport Market", COM(2014)222, Comissão Europeia, 2014, disponível em [https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/modes/road/news/com%282014%29-222\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/modes/road/news/com%282014%29-222_en.pdf)



## Anexo 20: Propostas de alteração do quadro legislativo e regulatório do setor de transporte rodoviário de mercadorias: acesso e exercício da atividade com veículos com peso bruto igual ou superior a 2,500 Kgs

N.º OCDE	N.º e título do ato legislativo	Artigo	Categoria temática	Descrição da restrição à concorrência	Propostas de alteração legislativa e/ou regulatória
R-1	Deliberação n.º 1065/2012 (IMT) "Regula os requisitos de capacidade financeira e profissional para a obtenção de licenças para a atividade de transporte rodoviário de passageiros ou de transporte rodoviário de mercadorias, para aluguer ou por conta de outrem, regulamentando o Decreto-Lei n.º 257/2007 (mercadorias) e Decreto-Lei n.º 3/2001 (passageiros)"	N.º 4; N.º 6	Transporte de passageiros e mercadorias - acesso à atividade	Para obter a licença, o candidato deve cumprir o requisito de capacidade profissional. Esse requisito deve ser cumprido por uma pessoa física que atua como gestor de transportes. A nomeação deste gestor de transportes está sujeita às seguintes condições opcionais: 4 - O gestor de transportes que satisfaça as condições previstas no número anterior só pode preencher o requisito da capacidade profissional em relação a um máximo de três empresas. 6 - A pessoa designada nos termos do número anterior só pode gerir, na qualidade de gestor de transportes, as atividades de transporte de três empresas distintas, efetuadas com uma frota total máxima combinada de 50 veículos.	Propõe-se a alteração destas disposições, em conformidade com o Art. 4º (1) (2) (c) do Regulamento (CE) n.º 1071/2009, o qual prevê que o gestor de transportes possa gerir até quatro empresas e até 50 veículos. Propõe-se a inclusão destas disposições, alteradas conforme proposto, no Decreto-Lei n.º 257/2007 (devidamente alterado) e no Decreto-Lei n.º 3/2001 (devidamente alterado) contendo as regras de enquadramento quanto aos requisitos de acesso para o exercício das respetivas atividades.
R-2	Deliberação n.º 1065/2012 (IMT) "Regula os requisitos de capacidade financeira e profissional para a obtenção de licenças para a atividade de transporte rodoviário de passageiros ou de transporte rodoviário de mercadorias, para aluguer ou por conta de outrem, regulamentando o Decreto-Lei n.º 257/2007 (mercadorias) e Decreto-Lei n.º 3/2001 (passageiros) "	N.º 7	Transporte de passageiros e mercadorias - acesso à atividade	Para obter a licença, o candidato deve cumprir o requisito de capacidade financeira. Este requisito implica que o requerente disponha, todos os anos, de capital e reservas, num montante total de pelo menos EUR 9 000, quando apenas um veículo for utilizado e EUR 5 000 por cada veículo adicional, nos termos do Art. 7º (1) do Regulamento (CE) n.º 1071/2009. Em alternativa à demonstração através da existência de capitais próprios adequados, a empresa pode comprovar o requisito da sua capacidade financeira através de garantia bancária <i>on first demand</i> , que garanta os montantes fixados no n.º 1 do Art. 7º do Regulamento (CE) n.º 1071/2009.	Propõe-se a alteração desta disposição, incluindo alternativas para a demonstração da capacidade financeira, como um contrato de seguro, em consonância com o Art. 7º (2) do Regulamento (CE) n.º 1071/2009 e acórdão do TJUE, no processo C-171/02, Comissão c. Portugal [2004], para. 55. Propõe-se a inclusão destas disposições, alteradas conforme proposto, no Decreto-Lei n.º 257/2007 (devidamente alterado) e no Decreto-Lei n.º 3/2001 (devidamente alterado) contendo as regras de enquadramento quanto aos requisitos de acesso para o exercício das respetivas atividades.
R-163	Decreto-Lei n.º 257/2007 (alterado pelo Decreto-Lei n.º 136/2009) "Regime jurídico de acesso à atividade de transporte rodoviário de mercadorias, por aluguer ou por conta de outrem, nacional ou internacional, por meio de veículos com peso superior a 2,500 Kgs"	Art. 3º (1)	Transporte rodoviário de mercadorias - acesso à atividade	A atividade de transporte rodoviário de mercadorias, por aluguer ou por conta de outrem, nacional ou internacional, está sujeita a um processo de licenciamento obrigatório, junto do IMT, quando os transportadores utilizam veículos com peso superior a 2,500 Kgs.	Propõe-se a eliminação do regime de licenciamento obrigatório para os operadores que utilizam apenas veículos entre 2,500 Kgs e 3,500 Kgs, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 1071/2009, Art. 1º (4) (a) e Art. 3º (2), que harmoniza e impõe um regime de licenciamento obrigatório para os operadores que utilizam veículos acima de 3,500 Kgs. Propõe-se, alternativamente, a redução dos requisitos de licenciamento para os operadores que utilizam apenas veículos entre 2,500 Kgs e 3,500 Kgs. Neste sentido, propõe-se que seja efetuada uma reavaliação de cada um dos quatro requisitos atuais de licenciamento, ou seja, o critério de boa reputação, a capacidade financeira, a competência profissional e o estabelecimento estável num dos Estados Membros da UE, à luz dos princípios de proporcionalidade, adequação e necessidade.
R-165	Decreto-Lei n.º 257/2007 (alterado por último pelo Decreto-Lei n.º 136/2009) "Regime jurídico de acesso à atividade de transporte rodoviário de mercadorias, por aluguer ou por conta de outrem, nacional ou internacional, por meio de veículos com peso superior a 2,500 Kgs"	Art. 6º (1) (2)	Transporte rodoviário de mercadorias - acesso à atividade	O requisito de capacidade profissional, para o acesso à atividade de transporte rodoviário de mercadorias, por conta de outrem, por empresas que utilizem veículos com mais de 2,500 Kgs, deve ser preenchido por uma pessoa que, sendo detentora do certificado de capacidade profissional, tenha responsabilidades e poderes executivos permanentes e efetivos na empresa. Para este efeito, a pessoa deve provar que os referidos poderes estão registados no sistema de segurança social como fazendo parte do conselho de administração da empresa.	Propõe-se a eliminação do regime de licenciamento obrigatório para os operadores que utilizam apenas veículos entre 2,500 Kgs e 3,500 Kgs, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 1071/2009, Art. 1º (4) (a) e Art. 3º (2), que harmoniza e impõe um regime de licenciamento obrigatório para os operadores que utilizam veículos acima de 3,500 Kgs. Propõe-se, alternativamente, a redução dos requisitos de licenciamento para os operadores que utilizam apenas veículos entre 2,500 Kgs e 3,500 Kgs. Neste sentido, propõe-se que seja efetuada uma reavaliação de cada um dos quatro requisitos atuais de licenciamento, ou seja, o critério de boa reputação, a capacidade financeira, a competência profissional e o estabelecimento estável num dos Estados Membros da UE, à luz dos princípios de proporcionalidade, adequação e necessidade. Em particular, caso seja considerado necessário manter-se o requisito de um gestor de transportes, propõe-se a alteração desta disposição, de acordo com o Art. 4º (1) e Art. 4º (2) do Regulamento (CE) n.º 1071/2009, onde os gestores de transportes, se agindo como consultores externos, podem gerir até quatro empresas e até 50 veículos.
R-166	Decreto-Lei n.º 257/2007 (alterado por último pelo Decreto-Lei n.º 136/2009) "Regime jurídico de acesso à atividade de transporte rodoviário de mercadorias, por aluguer ou por conta de outrem, nacional ou internacional, por meio de veículos com peso superior a 2,500 Kgs"	Art. 6º (3)	Transporte rodoviário de mercadorias - acesso à atividade	A mesma pessoa não pode garantir a exigência de capacidade profissional para mais de uma empresa, a menos que 50% do capital de cada uma das empresas geridas pertença ao mesmo acionista.	Propõe-se a eliminação do regime de licenciamento obrigatório para os operadores que utilizam apenas veículos entre 2,500 Kgs e 3,500 Kgs, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 1071/2009, Art. 1º (4) (a) e Art. 3º (2), que harmoniza e impõe um regime de licenciamento obrigatório para os operadores que utilizam veículos acima de 3,500 Kgs. Propõe-se, alternativamente, a redução dos requisitos de licenciamento para os operadores que utilizam apenas veículos entre 2,500 Kgs e 3,500 Kgs. Neste sentido, propõe-se que seja efetuada uma reavaliação de cada um dos quatro requisitos atuais de licenciamento, ou seja, o critério de boa reputação, a capacidade financeira, a competência profissional e o estabelecimento estável num dos Estados Membros da UE, à luz dos princípios de



N.º OCDE	N.º e título do ato legislativo	Artigo	Categoria temática	Descrição da restrição à concorrência	Propostas de alteração legislativa e/ou regulatória
					<p>proporcionalidade, adequação e necessidade. Em particular, caso seja considerado necessário manter-se o requisito de um gestor de transportes, propõe-se a alteração desta disposição, de acordo com o Art. 4º (1) e Art. 4º (2) do Regulamento (CE) n.º 1071/2009, onde os gestores de transportes, se agindo como consultores externos, podem gerir até quatro empresas e até 50 veículos.</p>
R-167	<p>Decreto-Lei n.º 257/2007 (alterado por último pelo Decreto-Lei n.º 136/2009)</p> <p>"Regime jurídico de acesso à atividade de transporte rodoviário de mercadorias, por aluguer ou por conta de outrem, nacional ou internacional, por meio de veículos com peso superior a 2,500 Kgs"</p>	Art. 9º (2)	Transporte rodoviário de mercadorias - acesso à atividade	<p>O requisito de capacidade financeira para o acesso à atividade de transporte rodoviário de mercadorias, por conta de outrem, por veículos de mais de 2,500 Kgs consiste na empresa ter um capital mínimo de EUR 125 000 ou de EUR 50 000 (este último, no caso do exercício da atividade exclusivamente com veículos entre 2,500 Kgs e 3,500 Kgs) para iniciar o negócio.</p>	<p><b>Regime dos operadores que utilizam apenas veículos entre 2,500 Kgs e 3,500 Kgs:</b></p> <p>Propõe-se a eliminação do regime de licenciamento obrigatório para os operadores que utilizam apenas veículos entre 2,500 Kgs e 3,500 Kgs, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 1071/2009, Art. 1º (4) (a) e Art. 3º (2), que harmoniza e impõe um regime de licenciamento obrigatório para os operadores que utilizam veículos acima de 3,500 Kgs.</p> <p>Propõe-se, alternativamente, a redução dos requisitos de licenciamento para os operadores que utilizam apenas veículos entre 2,500 Kgs e 3,500 Kgs. Neste sentido, propõe-se que seja efetuada uma reavaliação de cada um dos quatro requisitos atuais de licenciamento, ou seja, o critério de boa reputação, a capacidade financeira, a competência profissional e o estabelecimento estável num dos Estados Membros da UE, à luz dos princípios de proporcionalidade, adequação e necessidade.</p> <p>Em particular, propõe-se a eliminação do requisito de capacidade financeira, que exige um capital mínimo para os operadores iniciarem a atividade, em consonância com o Art. 7º do Regulamento (CE) n.º 1071/2009. Qualquer outro montante de capital inicial necessário para o início da atividade, por uma empresa, deve ser regido pelas regras gerais de constituição de uma empresa, em conformidade com o Código das Sociedades Comerciais e com o Código de Registo Comercial Português.</p> <p><b>Regime dos operadores que utilizam veículos acima de 3,500 Kgs:</b></p> <p>Propõe-se a eliminação do requisito de exigência de capital mínimo para os operadores iniciarem atividade, usando veículos acima de 3,500 Kgs, de acordo com o Art. 7º do Regulamento (CE) n.º 1071/2009. Qualquer outro montante de capital inicial necessário para o início da atividade, por uma empresa, deve ser regido pelas regras gerais de constituição de uma empresa, em conformidade com o Código das Sociedades Comerciais e com o Código de Registo Comercial Português.</p>
R-168	<p>Decreto-Lei n.º 257/2007 (alterado por último pelo Decreto-Lei n.º 136/2009)</p> <p>"Regime jurídico de acesso à atividade de transporte rodoviário de mercadorias, por aluguer ou por conta de outrem, nacional ou internacional, por meio de veículos com peso superior a 2,500 Kgs"</p>	Art. 9º (3)	Transporte rodoviário de mercadorias - acesso à atividade	<p>O requisito de capacidade financeira, durante o exercício da atividade de transporte rodoviário de mercadorias, por conta de outrem, por veículos de mais de 2,500 Kgs consiste na empresa dispor, durante o exercício, de um montante de capital e reservas não inferior a EUR 9 000 para o primeiro veículo e de EUR 5 000 ou de EUR 1 500 para cada veículo adicional licenciado, no caso de veículos pesados (veículos acima de 3,500 Kgs) ou de veículos ligeiros (veículos entre 2,500 Kgs e 3,500 Kgs), respetivamente.</p>	<p>Propõe-se a eliminação do regime de licenciamento obrigatório para os operadores que utilizam apenas veículos entre 2,500 Kgs e 3,500 Kgs, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 1071/2009, Art. 1º (4) (a) e Art. 3º (2), que harmoniza e impõe um regime de licenciamento obrigatório para os operadores que utilizam veículos acima de 3,500 Kgs.</p> <p>Propõe-se, alternativamente, a redução dos requisitos de licenciamento para os operadores que utilizam apenas veículos entre 2,500 Kgs e 3,500 Kgs. Neste sentido, propõe-se que seja efetuada uma reavaliação de cada um dos quatro requisitos atuais de licenciamento, ou seja, o critério de boa reputação, a capacidade financeira, a competência profissional e o estabelecimento estável num dos Estados Membros da UE, à luz dos princípios de proporcionalidade, adequação e necessidade. Em particular, caso seja considerado necessário manter-se o requisito de capacidade financeira, durante o exercício da atividade, propõe-se a alteração desta disposição, para valores proporcionais, tomando-se como <i>proxy</i> a proposta de alteração do Regulamento (CE) n.º 1071/2009, Art. 7º (1), em consideração a nível da UE (ver COM (2017) 281 final), que visa exigir um montante de capital que totalize pelo menos EUR 1 800 quando apenas um veículo seja utilizado e EUR 900 por cada veículo adicional.</p>
R-169	<p>Decreto-Lei n.º 257/2007 (alterado por último pelo Decreto-Lei n.º 136/2009)</p> <p>"Regime jurídico de acesso à atividade de transporte rodoviário de mercadorias, por aluguer ou por conta de outrem, nacional ou internacional, por meio de veículos com peso superior a 2,500 Kgs"</p>	Art. 9º (4)	Transporte rodoviário de mercadorias - acesso à atividade	<p>A prova do requisito de capacidade financeira será feita por meio de: (i) certificado do registo comercial contendo o capital social e cópia duplicada ou autenticada do último balanço apresentado para IRC ou (ii) uma garantia bancária.</p>	<p>Propõe-se a alteração desta disposição, em conformidade com o Art. 7º (2) do Regulamento (CE) n.º 1071/2009, permitindo que o requisito de capacidade financeira seja demonstrado por formas alternativas, como por exemplo, através de um contrato de seguro.</p>
R-171	<p>Decreto-Lei n.º 257/2007 (alterado por último pelo Decreto-Lei n.º 136/2009)</p> <p>"Regime jurídico de acesso à atividade de transporte rodoviário de mercadorias, por aluguer ou por conta de outrem, nacional</p>	Art. 14º (2)	Transporte rodoviário de mercadorias - acesso à atividade	<p>Para obter a licença, a idade dos veículos, conforme determinado pela data do primeiro registo, não deve exceder um ano, até que a soma do peso bruto da empresa exceda 40,000 Kgs (operando com veículos acima de 3,500 Kgs) ou 10,000 Kgs (operando somente com veículos entre 2,500 Kgs e 3,500 Kgs).</p> <p>Os operadores que utilizem apenas veículos entre 2,500 Kgs e 3,500 Kgs precisam de adquirir quatro veículos novos até atingirem 10,000 Kgs. Os</p>	<p>Propõe-se que o legislador reavalie a norma, em termos da sua proporcionalidade, atendendo à diferença entre a tonelage mínima de veículos novos (cuja data do primeiro registo não exceda um ano) exigida para o acesso e exercício da atividade, tendo por base exclusivamente o facto de os operadores operarem com veículos acima de 3,500 Kgs ou utilizarem somente veículos entre 2,500 Kgs e 3,500 Kgs.</p>



N.º OCDE	N.º e título do ato legislativo	Artigo	Categoria temática	Descrição da restrição à concorrência	Propostas de alteração legislativa e/ou regulatória
	ou internacional, por meio de veículos com peso superior a 2,500 Kgs"			operadores que utilizem veículos acima de 3,500 Kgs necessitam de adquirir cerca de 12 veículos até atingirem 40,000 Kgs.	
R-172	Decreto-Lei n.º 257/2007 (alterado por último pelo Decreto-Lei n.º 136/2009) "Regime jurídico de acesso à atividade de transporte rodoviário de mercadorias, por aluguer ou por conta de outrem, nacional ou internacional, por meio de veículos com peso superior a 2,500 Kgs"	Art. 14º (3) (5)	Transporte rodoviário de mercadorias - acesso à atividade	Para obter ou renovar a licença, a idade média da frota de automóveis da empresa não deve exceder 10 anos, levando em conta a data do primeiro registo dos veículos. A idade média da frota é passível de ter em conta uma redução de cinco anos, por veículo, em caso de instalação de um filtro de partículas devidamente aprovado.	Propõe-se que o legislador reavalie as normas, em termos da sua proporcionalidade em face dos objetivos de política pública a atingir, tendo em consideração que todos os veículos precisam de obter aprovação numa inspeção técnica obrigatória, que certifica que todos os veículos estejam aptos à circulação na via pública, mais atestando da necessária segurança rodoviária. Propõe-se que o legislador equacione da possibilidade de escolha de outro critério que reflita melhor o uso e a depreciação dos veículos e frotas (por exemplo, a quilometragem).
R-173	Decreto Legislativo Regional n.º 7/2010/A (modificado pelo Decreto Legislativo Regional n.º 4/2013/A) "Regime jurídico regional para o acesso à atividade de transporte rodoviário de mercadorias, por conta de outrem, na Região dos Açores, por meio de veículos com peso superior a 2,500 Kgs"	Art. 3º (1)	Transporte rodoviário de mercadorias - acesso à atividade	Nos Açores, a atividade de transporte rodoviário de mercadorias, por aluguer ou por conta de outrem, nacional ou internacional, está sujeita a um processo de licenciamento obrigatório, junto da Direção Geral dos Transportes Terrestres do Governo Regional dos Açores, quando os transportadores utilizam veículos com peso superior a 2,500 Kgs.	Propõe-se a eliminação do regime de licenciamento obrigatório para os operadores que utilizam apenas veículos entre 2,500 Kgs e 3,500 Kgs, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 1071/2009, Art. 1º (4) (a) e Art. 3º (2), que harmoniza e impõe um regime de licenciamento obrigatório para os operadores que utilizam veículos acima de 3,500 Kgs. Propõe-se, alternativamente, a redução dos requisitos de licenciamento para os operadores que utilizam apenas veículos entre 2,500 Kgs e 3,500 Kgs. Neste sentido, propõe-se que seja efetuada uma reavaliação de cada um dos quatro requisitos atuais de licenciamento, ou seja, o critério de boa reputação, a capacidade financeira, a competência profissional e o estabelecimento estável num dos Estados Membros da UE, à luz dos princípios de proporcionalidade, adequação e necessidade.
R-175	Decreto Legislativo Regional n.º 7/2010/A (modificado pelo Decreto Legislativo Regional n.º 4/2013/A) "Regime jurídico regional para o acesso à atividade de transporte rodoviário de mercadorias, por conta de outrem, na Região dos Açores, por meio de veículos com peso superior a 2,500 Kgs"	Art. 6º (1) (2)	Transporte rodoviário de mercadorias - acesso à atividade	O requisito de capacidade profissional para o acesso à atividade de transporte rodoviário de mercadorias, por conta de outrem, por veículos de mais de 2,500 Kgs deve ser preenchido por uma pessoa que, sendo detentora do certificado de capacidade profissional, tenha responsabilidades e poderes executivos permanentes e efetivos na empresa. Para este efeito, a pessoa deve provar que os referidos poderes estão registados no sistema de segurança social como membro do conselho de administração da empresa.	Propõe-se a eliminação do regime de licenciamento obrigatório para os operadores que utilizam apenas veículos entre 2,500 Kgs e 3,500 Kgs, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 1071/2009, Art. 1º (4) (a) e Art. 3º (2), que harmoniza e impõe um regime de licenciamento obrigatório para os operadores que utilizam veículos acima de 3,500 Kgs. Propõe-se, alternativamente, a redução dos requisitos de licenciamento para os operadores que utilizam apenas veículos entre 2,500 Kgs e 3,500 Kgs. Neste sentido, propõe-se que seja efetuada uma reavaliação de cada um dos quatro requisitos atuais de licenciamento, ou seja, o critério de boa reputação, a capacidade financeira, a competência profissional e o estabelecimento estável num dos Estados Membros da UE, à luz dos princípios de proporcionalidade, adequação e necessidade. Em particular, caso seja considerado necessário manter-se o requisito de um gestor de transportes, propõe-se a alteração desta disposição, de acordo com o Art. 4º (1) e Art. 4º (2) do Regulamento (CE) n.º 1071/2009, onde os gestores de transportes, se agindo como consultores externos, podem gerir até quatro empresas e até 50 veículos.
R-176	Decreto Legislativo Regional n.º 7/2010/A (modificado pelo Decreto Legislativo Regional n.º 4/2013/A) "Regime jurídico regional para o acesso à atividade de transporte rodoviário de mercadorias, por conta de outrem, na Região dos Açores, por meio de veículos com peso superior a 2,500 Kgs"	Art. 6º (3)	Transporte rodoviário de mercadorias - acesso à atividade	Nos Açores, a mesma pessoa não pode assegurar o requisito de capacidade profissional a mais de uma empresa, a menos que 51% do capital próprio de cada empresa gerida pertença ao mesmo acionista.	Propõe-se a eliminação do regime de licenciamento obrigatório para os operadores que utilizam apenas veículos entre 2,500 Kgs e 3,500 Kgs, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 1071/2009, Art. 1º (4) (a) e Art. 3º (2), que harmoniza e impõe um regime de licenciamento obrigatório para os operadores que utilizam veículos acima de 3,500 Kgs. Propõe-se, alternativamente, a redução dos requisitos de licenciamento para os operadores que utilizam apenas veículos entre 2,500 Kgs e 3,500 Kgs. Neste sentido, propõe-se que seja efetuada uma reavaliação de cada um dos quatro requisitos atuais de licenciamento, ou seja, o critério de boa reputação, a capacidade financeira, a competência profissional e o estabelecimento estável num dos Estados Membros da UE, à luz dos princípios de proporcionalidade, adequação e necessidade. Em particular, caso seja considerado necessário manter-se o requisito de um gestor de transportes, propõe-se a alteração desta disposição, de acordo com o Art. 4º (1) e Art. 4º (2) do Regulamento (CE) n.º 1071/2009, onde os gestores de transportes, se agindo como consultores externos, podem gerir até quatro empresas e até 50 veículos.
R-177	Decreto Legislativo Regional n.º 7/2010/A (modificado pelo Decreto Legislativo Regional n.º 4/2013/A) "Regime jurídico regional para o acesso à atividade de transporte rodoviário de mercadorias, por conta de outrem, na Região dos Açores, por meio de veículos com peso superior a 2,500 Kgs"	Art. 8º (2)	Transporte rodoviário de mercadorias - acesso à atividade	O requisito de capacidade financeira para o acesso à atividade de transporte rodoviário de mercadorias, por conta de outrem, por veículos de mais de 2,500 Kgs, consiste na empresa ter um capital mínimo inicial de EUR 50 000 ou EUR 25 000 (este último, no caso do exercício da atividade exclusivamente com veículos entre 2,500 Kgs e 3,500 Kgs) para iniciar atividade.	<b>Regime dos operadores que utilizam apenas veículos entre 2,500 Kgs e 3,500 Kgs:</b> Propõe-se a eliminação do regime de licenciamento obrigatório para os operadores que utilizam apenas veículos entre 2,500 Kgs e 3,500 Kgs, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 1071/2009, Art. 1º (4) (a) e Art. 3º (2), que harmoniza e impõe um regime de licenciamento obrigatório para os operadores que utilizam veículos acima de 3,500 Kgs. Propõe-se, alternativamente, a redução dos requisitos de licenciamento para os operadores que utilizam apenas veículos entre 2,500 Kgs e 3,500 Kgs. Neste sentido, propõe-se que seja efetuada uma reavaliação de cada um dos quatro requisitos atuais de licenciamento, ou seja, o critério de boa reputação, a capacidade financeira, a competência profissional e o estabelecimento estável num dos Estados Membros da UE, à luz dos princípios de proporcionalidade, adequação e necessidade.



N.º OCDE	N.º e título do ato legislativo	Artigo	Categoria temática	Descrição da restrição à concorrência	Propostas de alteração legislativa e/ou regulatória
					<p>Em particular, propõe-se a eliminação do requisito de capacidade financeira, que exige um capital mínimo para os operadores iniciarem a atividade, em consonância com o Art. 7º do Regulamento (CE) n.º 1071/2009. Qualquer outro montante de capital inicial necessário para o início da atividade, por uma empresa, deve ser regido pelas regras gerais de constituição de uma empresa, em conformidade com o Código das Sociedades Comerciais e com o Código de Registo Comercial Português.</p> <p><u>Regime dos operadores que utilizam veículos acima de 3,500 Kgs:</u> Propõe-se a eliminação do requisito de exigência de capital mínimo para os operadores iniciarem atividade, usando veículos acima de 3,500 Kgs, de acordo com o Art. 7º do Regulamento (CE) n.º 1071/2009. Qualquer outro montante de capital inicial necessário para o início da atividade, por uma empresa, deve ser regido pelas regras gerais de constituição de uma empresa, em conformidade com o Código das Sociedades Comerciais e com o Código de Registo Comercial Português.</p>
R-178	Decreto Legislativo Regional n.º 7/2010/A (modificado pelo Decreto Legislativo Regional n.º 4/2013/A) "Regime jurídico regional para o acesso à atividade de transporte rodoviário de mercadorias, por conta de outrem, na Região dos Açores, por meio de veículos com peso superior a 2,500 Kgs"	Art. 8º (3) (4)	Transporte rodoviário de mercadorias - acesso à atividade	<p>O requisito de capacidade financeira dos operadores, durante o exercício da atividade, de transporte rodoviário de mercadorias, por aluguer ou por conta de outrem, por veículos de mais de 2,500 Kgs consiste:</p> <p>3) Em caso de uso de veículos com um peso superior a 3,500 Kgs, deter um montante de capital e reservas não inferior a EUR 9 000 para o primeiro veículo e EUR 5 000 ou EUR 1 000 para cada veículo adicional (veículos acima de 3,500 Kgs, e entre 2,500 Kgs e 3, 500 Kgs), respetivamente;</p> <p>4) Em caso de uso, pela empresa, exclusivamente de veículos entre 2,500 Kgs e 3,500 Kgs, um montante de capital e reservas não inferior a EUR 5 000 para o primeiro veículo e EUR 1 000 para cada veículo adicional licenciado.</p>	<p>Propõe-se a eliminação do regime de licenciamento obrigatório para os operadores que utilizam apenas veículos entre 2,500 Kgs e 3,500 Kgs, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 1071/2009, Art. 1º (4) (a) e Art. 3º (2), que harmoniza e impõe um regime de licenciamento obrigatório para os operadores que utilizam veículos acima de 3,500 Kgs.</p> <p>Propõe-se, alternativamente, a redução dos requisitos de licenciamento para os operadores que utilizam apenas veículos entre 2,500 Kgs e 3,500 Kgs. Neste sentido, propõe-se que seja efetuada uma reavaliação de cada um dos quatro requisitos atuais de licenciamento, ou seja, o critério de boa reputação, a capacidade financeira, a competência profissional e o estabelecimento estável num dos Estados Membros da UE, à luz dos princípios de proporcionalidade, adequação e necessidade. Em particular, caso seja considerado necessário manter-se o requisito de capacidade financeira, durante o exercício da atividade, propõe-se a alteração desta disposição, para valores proporcionais, tomando-se como <i>proxy</i> a proposta de alteração do Regulamento (CE) n.º 1071/2009, Art. 7º (1), em consideração a nível da UE (ver COM (2017) 281 final), que visa exigir um montante de capital que totalize pelo menos EUR 1 800 quando apenas um veículo seja utilizado e EUR 900 por cada veículo adicional.</p>
R-179	Decreto Legislativo Regional n.º 7/2010/A (modificado pelo Decreto Legislativo Regional n.º 4/2013/A) "Regime jurídico regional para o acesso à atividade de transporte rodoviário de mercadorias, por conta de outrem, na Região dos Açores, por meio de veículos com peso superior a 2,500 Kgs"	Art. 8º (5)	Transporte rodoviário de mercadorias - acesso à atividade	A prova de capacidade financeira será feita por (i) uma certidão do registo comercial contendo o capital social e por uma cópia duplicada ou autenticada do último balanço apresentado para IRC ou (ii) uma garantia bancária.	Propõe-se a alteração desta disposição, em conformidade com o Art. 7º (2) do Regulamento (CE) n.º 1071/2009, permitindo que o requisito de capacidade financeira seja demonstrado por formas alternativas, como por exemplo, através de um contrato de seguro.
R-181	Decreto Legislativo Regional n.º 7/2010/A (modificado pelo Decreto Legislativo Regional n.º 4/2013/A) "Regime jurídico regional para o acesso à atividade de transporte rodoviário de mercadorias, por conta de outrem, na Região dos Açores, por meio de veículos com peso superior a 2,500 Kgs"	Art. 13º (2) (a); Art. 37º	Transporte rodoviário de mercadorias - acesso à atividade	Nos Açores, para obter ou renovar uma licença, para a atividade de transporte rodoviário de mercadorias, por aluguer ou por conta de outrem, com veículos acima de 2,500 Kgs, a idade dos veículos, determinada pela data do primeiro registo, não deve exceder 18 anos. A idade dos veículos é passível de ter em conta uma redução de cinco anos, por veículo, em caso de instalação de um filtro de partículas devidamente aprovado. A presente disposição dispõe de um período transitório até 31 de dezembro de 2018.	Propõe-se que o legislador reavalie as normas, em termos da sua proporcionalidade em face dos objetivos de política pública a atingir, tendo em consideração que todos os veículos precisam de obter aprovação numa inspeção técnica obrigatória, que certifica que todos os veículos estejam aptos à circulação na via pública, mais atestando da necessária segurança rodoviária. Propõe-se que o legislador equacione da possibilidade de escolha de outro critério que reflita melhor o uso e a depreciação dos veículos e frotas (por exemplo, a quilometragem).
R-182	Decreto Legislativo Regional n.º 7/2010/A (modificado pelo Decreto Legislativo Regional n.º 4/2013/A) "Regime jurídico regional para o acesso à atividade de transporte rodoviário de mercadorias, por conta de outrem, na Região dos Açores, por meio de veículos com peso superior a 2,500 Kgs"	Art. 13º (2) (b); Art. 37º	Transporte rodoviário de mercadorias - acesso à atividade	Nos Açores, para obter ou renovar uma licença, para a atividade de transporte rodoviário de mercadorias, por aluguer ou por conta de outrem, com veículos acima de 2,500 Kgs, a idade média da frota dos veículos, determinada pela data do primeiro registo de cada veículo, não deve exceder 15 anos. Note-se que a idade dos veículos é passível de ter em conta uma redução de cinco anos, por veículo, em caso de instalação de um filtro de partículas devidamente aprovado. A presente disposição dispõe de um período transitório até 31 de dezembro de 2018.	Propõe-se que o legislador reavalie as normas, em termos da sua proporcionalidade em face dos objetivos de política pública a atingir, tendo em consideração que todos os veículos precisam de obter aprovação numa inspeção técnica obrigatória, que certifica que todos os veículos estejam aptos à circulação na via pública, mais atestando da necessária segurança rodoviária. Propõe-se que o legislador equacione da possibilidade de escolha de outro critério que reflita melhor o uso e a depreciação dos veículos e frotas (por exemplo, a quilometragem).
R-183	Decreto Legislativo Regional n.º 10/2009/M (modificado pelo Decreto Legislativo Regional n.º 40/2012/M)	Art. 4º (1)	Transporte rodoviário de mercadorias - acesso à atividade	Na Madeira, a atividade de transporte rodoviário de mercadorias, para aluguer ou por conta de outrem, está sujeita a um regime de licença obrigatória, a emitir pela Direção Geral dos Transportes Terrestres do Governo Regional da Madeira, quando se utilizam veículos com peso superior a 2,500 Kgs.	Propõe-se a eliminação do regime de licenciamento obrigatório para os operadores que utilizam apenas veículos entre 2,500 Kgs e 3,500 Kgs, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 1071/2009, Art. 1º (4) (a) e Art. 3º (2), que harmoniza e impõe um regime de licenciamento obrigatório para os operadores que utilizam veículos acima de 3,500 Kgs.



N.º OCDE	N.º e título do ato legislativo	Artigo	Categoria temática	Descrição da restrição à concorrência	Propostas de alteração legislativa e/ou regulatória
	"Regime jurídico regional para o acesso à atividade de transporte rodoviário de mercadorias, por conta de outrem, na Região da Madeira, por meio de veículos com peso superior a 2,500 Kgs"				Propõe-se, alternativamente, a redução dos requisitos de licenciamento para os operadores que utilizam apenas veículos entre 2,500 Kgs e 3,500 Kgs. Neste sentido, propõe-se que seja efetuada uma reavaliação de cada um dos quatro requisitos atuais de licenciamento, ou seja, o critério de boa reputação, a capacidade financeira, a competência profissional e o estabelecimento estável num dos Estados Membros da UE, à luz dos princípios de proporcionalidade, adequação e necessidade.
R-185	Decreto Legislativo Regional n.º 10/2009/M (modificado pelo Decreto Legislativo Regional n.º 40/2012/M) "Regime jurídico regional para o acesso à atividade de transporte rodoviário de mercadorias, por conta de outrem, na Região da Madeira, por meio de veículos com peso superior a 2,500 Kgs"	Art. 7º (1) (2) (3)	Transporte rodoviário de mercadorias - acesso à atividade	A exigência de capacidade profissional para o acesso à atividade de transporte rodoviário de mercadorias, por aluguer ou por conta de outrem, por veículos com mais de 2,500 Kgs, deve ser preenchida por uma pessoa que, sendo detentora do certificado de capacidade profissional, tenha poderes executivos permanentes e efetivos na empresa. Para este efeito, a pessoa deve provar que os referidos poderes estão registados no sistema de segurança social como sendo membro do conselho de administração da empresa.	Propõe-se a eliminação do regime de licenciamento obrigatório para os operadores que utilizam apenas veículos entre 2,500 Kgs e 3,500 Kgs, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 1071/2009, Art. 1º (4) (a) e Art. 3º (2), que harmoniza e impõe um regime de licenciamento obrigatório para os operadores que utilizam veículos acima de 3,500 Kgs. Propõe-se, alternativamente, a redução dos requisitos de licenciamento para os operadores que utilizam apenas veículos entre 2,500 Kgs e 3,500 Kgs. Neste sentido, propõe-se que seja efetuada uma reavaliação de cada um dos quatro requisitos atuais de licenciamento, ou seja, o critério de boa reputação, a capacidade financeira, a competência profissional e o estabelecimento estável num dos Estados Membros da UE, à luz dos princípios de proporcionalidade, adequação e necessidade. Em particular, caso seja considerado necessário manter-se o requisito de um gestor de transportes, propõe-se a alteração desta disposição, de acordo com o Art. 4º (1) e Art. 4º (2) do Regulamento (CE) n.º 1071/2009, onde os gestores de transportes, se agindo como consultores externos, podem gerir até quatro empresas e até 50 veículos.
R-186	Decreto Legislativo Regional n.º 10/2009/M (modificado pelo Decreto Legislativo Regional n.º 40/2012/M) "Regime jurídico regional para o acesso à atividade de transporte rodoviário de mercadorias, por conta de outrem, na Região da Madeira, por meio de veículos com peso superior a 2,500 Kgs"	Art. 9º (2) (3)	Transporte rodoviário de mercadorias - acesso à atividade	O requisito de capacidade financeira, exigido durante o exercício, da atividade de transporte rodoviário de mercadorias, por conta de outrem, em veículos com um peso superior a 2,500 Kgs, consiste: 2) Na empresa dispor, usando veículos com um peso superior a 3,500 Kgs, de um montante de capital e de reservas não inferior a EUR 9 000 para o primeiro veículo e de EUR 5 000 para cada veículo adicional licenciado; 3) Caso a empresa atue exclusivamente com veículos entre 2,500 Kgs e 3,500 Kgs, deter um montante de capital e reservas não inferior a EUR 5 000 para o primeiro veículo e EUR 1 000 para cada veículo adicional licenciado.	Propõe-se a eliminação do regime de licenciamento obrigatório para os operadores que utilizam apenas veículos entre 2,500 Kgs e 3,500 Kgs, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 1071/2009, Art. 1º (4) (a) e Art. 3º (2), que harmoniza e impõe um regime de licenciamento obrigatório para os operadores que utilizam veículos acima de 3,500 Kgs. Propõe-se, alternativamente, a redução dos requisitos de licenciamento para os operadores que utilizam apenas veículos entre 2,500 Kgs e 3,500 Kgs. Neste sentido, propõe-se que seja efetuada uma reavaliação de cada um dos quatro requisitos atuais de licenciamento, ou seja, o critério de boa reputação, a capacidade financeira, a competência profissional e o estabelecimento estável num dos Estados Membros da UE, à luz dos princípios de proporcionalidade, adequação e necessidade. Em particular, caso seja considerado necessário manter-se o requisito de capacidade financeira, durante o exercício da atividade, propõe-se a alteração desta disposição, para valores proporcionais, tomando-se como <i>proxy</i> a proposta de alteração do Regulamento (CE) n.º 1071/2009, Art. 7º (1), em consideração a nível da UE (ver COM (2017) 281 final), que visa exigir um montante de capital que totalize pelo menos EUR 1 800 quando apenas um veículo seja utilizado e EUR 900 por cada veículo adicional.
R-187	Decreto Legislativo Regional n.º 10/2009 / M (modificado pelo Decreto Legislativo Regional n.º 40/2012/M) "Regime jurídico regional para o acesso à atividade de transporte rodoviário de mercadorias, por conta de outrem, na Região da Madeira, por meio de veículos com peso superior a 2,500 Kgs"	Art. 9º (4) (5)	Transporte rodoviário de mercadorias - acesso à atividade	A prova de capacidade financeira será feita por (i) um certificado do registo comercial contendo o capital social e por uma cópia duplicada ou autenticada do último saldo apresentado para IRC ou (ii) uma garantia bancária.	Propõe-se a alteração destas disposições, em conformidade com o Art. 7º (2) do Regulamento (CE) n.º 1071/2009, permitindo que o requisito de capacidade financeira seja demonstrado por formas alternativas, como por exemplo, através de um contrato de seguro.
R-189	Decreto Legislativo Regional n.º 10/2009/M (modificado pelo Decreto Legislativo Regional n.º 40/2012/M) "Regime jurídico regional para o acesso à atividade de transporte rodoviário de mercadorias, por conta de outrem, na Região da Madeira, por meio de veículos com peso superior a 2,500 Kgs"	Art. 14º (2)	Transporte rodoviário de mercadorias - acesso à atividade	Na Madeira, para obter ou renovar uma licença, para a atividade de transporte rodoviário de mercadorias, por aluguer ou por conta de outrem, com veículos acima de 2,500 Kgs, a idade dos veículos, determinada pela data do primeiro registo, não deve exceder 20 anos. Não há disposições relativas a casos de potencial instalação de filtro de partículas, devidamente homologado, nos veículos, com impacto na idade destes.	Propõe-se que o legislador reavalie a norma, em termos da sua proporcionalidade em face dos objetivos de política pública a atingir, tendo em consideração que todos os veículos precisam de obter aprovação numa inspeção técnica obrigatória, que certifica que todos os veículos estejam aptos à circulação na via pública, mais atestando da necessária segurança rodoviária. Propõe-se que o legislador equacione a possibilidade de escolha de outro critério que reflita melhor o uso e a depreciação dos veículos e frotas (por exemplo, a quilometragem). Propõe-se que o legislador altere a norma a fim de incluir uma referência na lei que permita ter em conta uma redução de cinco anos, por veículo, em caso de instalação de um filtro de partículas devidamente aprovado, o que permitiria uma redução na idade dos veículos e frotas.
R-190	Decreto Legislativo Regional n.º 10/2009/M (modificado pelo Decreto Legislativo Regional n.º 40/2012/M) "Regime jurídico regional para o acesso à	Art. 14º (3)	Transporte rodoviário de mercadorias - acesso à atividade	Na Madeira, para obter ou renovar a licença, para a atividade de transporte rodoviário de mercadorias, através de veículos com peso superior a 2500 kg, exigem que a idade média da frota de veículos da empresa (pelo menos 3 veículos), determinado pela data do primeiro registo de cada veículo, não exceda 20 anos. Não há disposições relativas a casos de potencial instalação de	Propõe-se que o legislador reavalie a norma, em termos da sua proporcionalidade em face dos objetivos de política pública a atingir, tendo em consideração que todos os veículos precisam de obter aprovação numa inspeção técnica obrigatória, que certifica que todos os veículos estejam aptos à circulação na via pública, mais atestando da necessária segurança rodoviária. Propõe-se que o legislador equacione a possibilidade de escolha de outro critério que reflita melhor o uso e a depreciação dos veículos e frotas (por exemplo, a quilometragem).





N.º OCDE	N.º e título do ato legislativo	Artigo	Categoria temática	Descrição da restrição à concorrência	Propostas de alteração legislativa e/ou regulatória
	atividade de transporte rodoviário de mercadorias, por conta de outrem, na Região da Madeira, por meio de veículos com peso superior a 2,500 Kgs"			filtro de partículas, devidamente homologado, nos veículos, com impacto na idade destes.	Propõe-se que o legislador altere a norma a fim de incluir uma referência na lei que permita ter em conta uma redução de cinco anos, por veículo, em caso de instalação de um filtro de partículas devidamente aprovado, o que permitiria uma redução na idade dos veículos e frota.
R-191	Portaria n.º 1099/99 "Regulamenta os exames de competência profissional para o transporte rodoviário de mercadorias" [Regulamenta o Decreto-Lei n.º 38/99 (revogado pelo Decreto-Lei n.º 257/2007 (modificado pelo Decreto-Lei n.º 136/2009)]	Todo o diploma	Transporte rodoviário de mercadorias - acesso à atividade	Regula o exame para o Certificado de Capacidade Profissional (CAP para os gestores de transporte) para o transporte rodoviário de mercadorias. Vários <i>stakeholders</i> consideram que a norma não está em vigor uma vez que o CAP para os gestores de transporte é regulado na Portaria n.º 1017/2009, Anexo II.	Propõe-se que seja confirmado se a norma está obsoleta, sendo o caso, propõe-se que seja expressamente revogada.
R-192	Decreto-Lei n.º 132/2017 "Regulamento que fixa os pesos e dimensões máximos autorizados para certos veículos rodoviários em circulação" (Transposição da Diretiva (UE) n.º 2015/719/UE).	Art. 11º (3) (4); Art. 13º (1) (2) (4); Art. 14º (5)	Transporte de mercadorias - Mega Camiões ( <i>Mega - Trucks</i> )	Estas disposições, que permitem o uso de veículos, a nível nacional, até 60,000 Kgs de peso, limitado a 18,75 m de comprimento, tratam os operadores de maneira diferenciada, de acordo com os seguintes tipos de restrições: i) Apenas uma combinação técnica dos veículos é isenta da necessidade de obtenção de uma autorização especial de trânsito anual, emitida pelo IMT. Ou seja, apenas é isento um veículo rebocador com cinco ou mais eixos, que é uma combinação que começa com um camião rígido com reboque. Assim, não é permitido um trator no início de uma combinação dos veículos, nem um semirreboque no meio de uma combinação; ii) Apenas certos produtos/mercadorias, pertencentes a setores económicos específicos, podem ser transportados através da utilização de um veículo rebocador com cinco ou mais eixos, como acima identificado, beneficiando da isenção da necessidade de obtenção de uma autorização especial de trânsito anual, emitida pelo IMT, conforme acima identificado: - Com origem em explorações/instalações de produção: exclusivamente dedicadas ao transporte de produtos vitivinícolas, frutas e legumes, gado e cereais; - Durante as campanhas agrícolas e desde que o destino seja uma unidade de concentração ou de transformação: participe exclusivamente no transporte de produtos vitivinícolas, frutas e produtos hortícolas e cereais; - Com destino a unidades de concentração ou transformação: exclusivamente envolvidas no transporte de gado; - Sendo a sua origem ou destino um porto nacional: dedicados exclusivamente ao transporte de papel, pasta de papel, produtos cerâmicos, produtos siderúrgicos, produtos minerais, produtos vitivinícolas, frutas e legumes e gado; - Independentemente da sua origem ou do seu destino: atividade exclusiva no transporte de produtos químicos, nomeadamente ácido tereftálico purificado.	Propõe-se a reavaliação das restrições constantes das normas, em termos da proporcionalidade das restrições, em face dos objetivos de política pública a atingir, designadamente, o da segurança rodoviária. Neste sentido, propõe-se a eliminação das limitações técnicas sobre as possíveis múltiplas configurações de combinações de mega-camiões ( <i>mega-trucks</i> ), desde que a combinação seja tecnicamente viável e respeite os limites legais de peso e comprimento, bem como que seja aferida a segurança no transporte rodoviário. Em particular, que seja permitido o peso até 60,000 Kgs, limitado a 16,5 m de comprimento (trator e semirreboque) ou a 18,75 m de comprimento (camião rígido com reboque) em comprimento. Neste sentido, propõe-se a eliminação da diferenciação no transporte de certos produtos/bens pertencentes a setores económicos específicos, uma vez que seja aferida a segurança no transporte rodoviário.
R-193	Portaria n.º 1017/2009 "Condições para o reconhecimento dos institutos de formação e para a obtenção do certificado de competência profissional dos gestores de transportes" [Regulamenta o Decreto-Lei n.º 257/2007, (alterado pelo Decreto-Lei n.º 136/2009)]	Art. 2º (1)	Transporte de mercadorias - Institutos de formação e cursos de formação para gestores de transportes	Os institutos de formação necessitam de obter uma autorização/reconhecimento prévio para o acesso e exercício da atividade, pelo IMT, o qual é concedido por um período de cinco anos, renovável, comprovando que os requisitos se mantêm cumpridos.	Propõe-se a eliminação da necessidade de ser obtida uma autorização/reconhecimento prévio, para o acesso e exercício da atividade. Propõe-se, alternativamente, que o legislador considere a possibilidade de ser exigida apenas uma simples comunicação administrativa, ao IMT, submetida através da plataforma eletrónica do IMT, de acordo com o regime jurídico previsto para o acesso e exercício de outros serviços que não exigem um regime de licenciamento [cf. Decreto-Lei n.º 92/2010, Art. 5.º, Art. 6.º e Art. 23.º, que transpõe, em Portugal, a Diretiva Serviços (CE) n.º 2006/123/CE]].
R-194	Portaria n.º 1017/2009 "Condições para o reconhecimento dos institutos de formação e para a obtenção do certificado de competência profissional dos gestores de transportes" [Regulamenta o Decreto-Lei n.º 257/2007, (alterado pelo Decreto-Lei n.º 136/2009)]	Art. 5º (1)	Transporte de mercadorias - Institutos de formação e cursos de formação para gestores de transportes	O coordenador técnico-pedagógico deve possuir um Certificado de Competência Profissional (CAP) e ter pelo menos dois anos de experiência como professor ou instrutor com funções técnico-pedagógicas de coordenação.	Propõe-se que o legislador reavalie a norma, atendendo a que exigência de dois anos de experiência pode não ser suficiente como <i>proxy</i> para atestar o conhecimento e a experiência profissionais necessárias. Neste sentido, propõe-se que seja criada uma exceção para profissionais que não tenham dois anos de experiência como professor ou instrutor com funções técnico-pedagógicas de coordenação, mas possuam uma sólida formação profissional, conhecimento e experiência adequados, não se excluindo, desta forma, profissionais igualmente qualificados. As autoridades competentes devem definir um procedimento para conceder esta exceção.



N.º OCDE	N.º e título do ato legislativo	Artigo	Categoria temática	Descrição da restrição à concorrência	Propostas de alteração legislativa e/ou regulatória
R-195	Portaria n.º 1017/2009 "Condições para o reconhecimento dos institutos de formação e para a obtenção do certificado de competência profissional dos gestores de transportes" [Regulamenta o Decreto-Lei n.º 257/2007, (alterado pelo Decreto-Lei n.º 136/2009)]	Art. 8º (e)	Transporte de mercadorias - Institutos de formação e cursos de formação para gestores de transportes	Os institutos de formação devem manter o registo dos cursos de formação realizados, bem como o arquivo individual dos formandos por um período de cinco anos.	Propõe-se a eliminação da necessidade de ser mantido o registo dos cursos de formação realizados por cinco anos, bem como o arquivo individual dos estagiários. Propõe-se, alternativamente, que seja reduzido o período de cinco anos de arquivo, para outro limite de tempo, à luz dos princípios de adequação, necessidade e proporcionalidade.
R-197	Portaria n.º 1017/2009 "Condições para o reconhecimento dos institutos de formação e para a obtenção do certificado de competência profissional dos gestores de transportes" [Regulamenta o Decreto-Lei n.º 257/2007, (alterado pelo Decreto-Lei n.º 136/2009)]	Anexo I, Secção 2, Paras. 2 e 3	Transporte de mercadorias - Institutos de formação e cursos de formação para gestores de transportes	As salas de aula devem ter uma área não inferior a 35 m2. As aulas admitem no máximo 20 formandos.	Propõe-se a eliminação da exigência legal de que as salas de formação tenham uma área não inferior a 35 m2. Propõe-se a eliminação do requisito que impõe um máximo de 20 formandos por sala.



### III.4.3. Serviços de aluguer de veículos sem condutor

#### III.4.3.1. Rent-a-car

##### Diplomas legais objeto de propostas de alteração legislativa e regulamentar específicas (Cf. Anexo 21)

- Decreto-Lei n.º 181/2012, de 6 de agosto, alterado pelo Decreto-Lei 207/2015, de 24 de setembro, que regula as condições de acesso e de exercício da atividade de aluguer de veículos de passageiros sem condutor, também designada por atividade de rent-a-car, por pessoas singulares ou coletivas estabelecidas em território nacional.

##### *Propostas-chave de alteração legislativa e/ou regulamentar*

##### **Número mínimo de veículos necessários para iniciar o negócio**

A prestação de serviços de aluguer de veículos sem condutor para o transporte rodoviário de passageiros exige que os operadores tenham um número mínimo de veículos. Sete para o aluguer de automóveis ligeiros de passageiros; e três para o aluguer das restantes categorias de veículos (aluguer de motocicletas, triciclos e quadriciclos), salvo se já se encontrar cumprido o limite anterior<sup>566</sup>.

O investimento inicial associado pode impedir que PME's ou outros investidores entrem no mercado, o que pode conduzir a preços mais altos cobrados aos consumidores.

##### *Proposta de alteração legislativa e/ou regulamentar*

Propõe-se que o legislador revogue o número mínimo de veículos necessários para iniciar atividade, imposto aos operadores de serviços de aluguer de veículos de passageiros sem condutor.

258

##### **Restrições dos veículos: idade máxima dos veículos e das frotas**

A prestação de serviços de aluguer de veículos de passageiros sem condutor exige que os operadores tenham de utilizar veículos com um determinado número de anos máximo após o registo da primeira matrícula. A vida útil dos mesmos é de cinco anos, contados a partir da data do primeiro registo, prorrogável até sete anos.<sup>567</sup>

A imposição de períodos de vida específicos aos veículos, com base apenas na sua idade, independentemente da quilometragem ou do facto destes veículos terem passado a inspeção técnica obrigatória<sup>568</sup> para circular nas vias públicas, corresponde a barreiras à entrada. Implica, ainda, um nível inicial elevado de investimento em veículos novos, o que pode conduzir a preços mais altos cobrados aos consumidores.

Isto é especialmente relevante para as PME's em mercados pequenos, como o português, onde pode haver procura insuficiente para empresas de grande dimensão, levando à existência de menos capital disponível para enfrentar eventuais picos sazonais e/ou a substituição de veículos.

##### *Proposta de alteração legislativa e/ou regulamentar*

Propõe-se que o legislador reavalie os limites legais impostos quanto à vida útil dos veículos utilizados na atividade de serviços de aluguer de veículos de passageiros sem condutor, com base em critérios que reflitam o uso e a depreciação dos veículos (por exemplo, a quilometragem) tomando em consideração que todos os veículos têm obrigatoriamente que ser submetidos a inspeções técnicas periódicas para circular nas vias públicas.

<sup>566</sup> Cf. Decreto-Lei n.º 181/2012, cit. *supra*, artigo 4.º, n.º 2, alíneas a) e b).

<sup>567</sup> Cf. Decreto-Lei n.º 181/2012, cit. *supra*, artigo 6.º, n.º 1, alínea c) e n.º 2. A vida útil dos veículos com características especiais aguarda legislação regulamentar a ser adotada, a ser definida em Deliberação do IMT.

<sup>568</sup> Cf. Decreto-Lei n.º 144/2017, de 29 de dezembro, que transpõe a Diretiva (UE) n.º 2014/45/UE, de 3 de abril.



**Anexo 21: Propostas de alteração do quadro legislativo e regulatório do setor de transporte rodoviário: serviços de aluguer de veículos (rent-a-car)**

N.º OCDE	N.º e título do ato legislativo	Artigo	Categoria temática	Descrição da restrição à concorrência	Propostas de alteração legislativa e/ou regulatória
R-160	Decreto-Lei n.º 181/2012 (alterado pelo Decreto-Lei n.º 207/2015) "Regime jurídico da utilização de veículos de aluguer sem condutor para o transporte rodoviário de passageiros"	Art. 4º (1) (c)	Aluguer de veículos sem condutor (Rent-a-car)	Para iniciar a atividade, os operadores devem ter, pelo menos, um estabelecimento fixo aberto ao público.	Propõe-se a eliminação do requisito de acesso à atividade que exige que os operadores tenham de ter um estabelecimento fixo aberto ao público. Neste sentido, propõe-se que possa ser equacionado o uso de tecnologias modernas (entre outros, o acesso ao serviço através de email/app; e estacionamentos com câmaras e outras ferramentas tecnológicas).
R-161	Decreto-Lei n.º 181/2012 (alterado pelo Decreto-Lei n.º 207/2015) "Regime jurídico da utilização de veículos de aluguer sem condutor para o transporte rodoviário de passageiros"	Art. 4º (2) (a) (b)	Aluguer de veículos sem condutor (Rent-a-car)	Para iniciar a atividade, os operadores devem ter um número mínimo de: (a) sete veículos para o aluguer de automóveis de passageiros; e (b) três veículos para o aluguer de motociclos, triciclos e quadriciclos.	Propõe-se a eliminação do requisito de acesso à atividade que exige um número mínimo de sete veículos para o aluguer de automóveis de passageiros e de três veículos para o aluguer de motociclos, triciclos e quadriciclos. Propõe-se, alternativamente, que seja considerada a diminuição do número mínimo de veículos necessários para iniciar a atividade, quer para o aluguer de automóveis de passageiros, quer para o aluguer de motociclos, triciclos e quadriciclos.
R-162	Decreto-Lei n.º 181/2012 (alterado pelo Decreto-Lei n.º 207/2015) "Regime jurídico da utilização de veículos de aluguer sem condutor para o transporte rodoviário de passageiros"	Art. 6º (1) (c)	Aluguer de veículos sem condutor (Rent-a-car)	A vida útil dos veículos é de cinco anos, contados a partir da data do primeiro registo, prorrogável até sete anos. A vida útil dos veículos com características especiais será definida por deliberação do IMT.	Propõe-se que o legislador reavalie a norma, em termos da sua proporcionalidade em face dos objetivos de política pública a atingir, tendo em consideração que todos os veículos precisam de obter aprovação numa inspeção técnica obrigatória, que certifica que todos os veículos estejam aptos à circulação na via pública, mais atestando da necessária segurança rodoviária. Propõe-se que o legislador equacione a possibilidade de escolha de outro critério que reflita melhor o uso e a depreciação dos veículos (por exemplo, a quilometragem). Propõe-se que o decisor público regulamente a norma sobre a vida útil dos veículos com características especiais.



### III.4.3.2. Rent-a-truck

#### Diplomas legais objeto de propostas de alteração legislativa e regulatória específicas (Cf. Anexo 22)

- Decreto-Lei n.º 15/88, de 16 de janeiro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 203/99, de 9 de junho, que estabelece o regime jurídico da atividade de aluguer de veículos automóveis de mercadorias sem condutor.

#### Propostas-chave de alteração legislativa e/ou regulatória

##### Requisitos de capital mínimo

Para a prestação da atividade de aluguer de veículos sem condutor para o transporte rodoviário de mercadorias, as empresas estão obrigadas a um critério de licenciamento prévio obrigatório que lhes impõe deter um capital mínimo de EUR 50 000<sup>569</sup>.

A exigência de um capital mínimo como requisito para iniciar um negócio corresponde a uma barreira à entrada, aumentando os custos de entrada, o que pode limitar o número de operadores no mercado e por consequência, a concorrência.

A Diretiva da UE que regulamenta os serviços de aluguer de camiões sem condutor, e que harmoniza os requisitos mínimos de acesso à atividade a nível europeu, a Diretiva (CE) n.º 2006/1/CE, não exige nenhum capital mínimo para iniciar a atividade. Embora o normativo europeu proporcione aos Estados-Membros a possibilidade de solicitar requisitos adicionais, desde que sejam proporcionados, a avaliação comparativa a nível da UE demonstra que a maioria dos Estados-Membros opta por não os impor. De acordo com a “Avaliação *ex post* desta Diretiva (CE) n.º 2006/1/CE”, apenas dois Estados-Membros exigem um montante mínimo inicial de capital para iniciar a atividade<sup>570</sup>.

Alternativas menos restritivas poderiam ser consideradas. O Código das Sociedades Comerciais e o Código de Registo Comercial português permitem a criação de sociedades de responsabilidade limitada (com capital social mínimo de EUR 1), sociedades anónimas ou sociedades de responsabilidade limitada (com capital social mínimo de EUR 1), sociedades anónimas (com um capital social mínimo de EUR 50 000) e cooperativas (com um capital mínimo de EUR 2 500). Este procedimento pode ser feito *online*, através da plataforma eletrónica “empresa na hora”<sup>571</sup>.

A implementação de propostas alternativas permitirão aos operadores reinvestirem o seu capital, aumentando a sua competitividade e promovendo preços mais competitivos, em benefício dos consumidores.

#### Propostas de alteração legislativa e/ou regulatória

Propõe-se que o legislador revogue o requisito de capital mínimo imposto a operadores de aluguer de veículos automóveis de mercadorias sem condutor para iniciar a atividade. Esta proposta está em linha com a Diretiva (CE) n.º 2006/1/CE, que não exige qualquer capital mínimo para o início da atividade.

Propõe-se que qualquer outro montante de capital inicial necessário para o acesso à atividade, a nível nacional, deva estar de acordo com as regras gerais para a constituição de uma empresa, em conformidade com o Código das Sociedades Comerciais e com o Código de Registo Comercial Português, podendo ser feito *online* através da plataforma “empresa na hora”<sup>572</sup>.

<sup>569</sup> Cf. Decreto-Lei n.º 15/88, cit. *supra*, artigo 2.º, n.º 1, alínea d).

<sup>570</sup> Cf. “Avaliação *ex-post* da Diretiva (CE) n.º 2006/1/CE” (2016), Final Report - MOVE/D3/2015-423”, disponível em <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/facts-fundings/evaluations/doc/2016-ex-post-evaluation-of-directive-2006-1-ec-final-report.pdf>, apenas dois Estados-Membros, Portugal e Itália, exigem um capital mínimo de pelo menos EUR 50 000 para iniciar a atividade.

<sup>571</sup> [http://www.empresanahora.mj.pt/ENH/sections/PT\\_inicio.html](http://www.empresanahora.mj.pt/ENH/sections/PT_inicio.html)

<sup>572</sup> [http://www.empresanahora.mj.pt/ENH/sections/PT\\_inicio.html](http://www.empresanahora.mj.pt/ENH/sections/PT_inicio.html)



### **Restrição sobre a clientela para o aluguer de veículos de mercadorias sem condutor acima de 6,000 Kgs para o transporte rodoviário de mercadorias por conta própria**

O regime jurídico nacional relativo à utilização de veículos de aluguer sem condutor para o transporte rodoviário de mercadorias impõe uma restrição sobre a clientela, no aluguer de veículos de mercadorias sem condutor acima de 6,000 Kgs, para o transporte rodoviário de mercadorias por conta própria, sem prejuízo de terem ou serem profissionais encartados e habilitados para a sua condução.<sup>573</sup>

Consumidores não licenciados como transportadores rodoviários de mercadorias não podem alugar veículos acima de 6,000 Kgs para operações por conta própria. Podem apenas alugar veículos até 6,000Kgs para operações por conta própria.

Esta atividade é regulada pela Diretiva (CE) n.º 2006/1/CE, que no seu artigo 3.º, n.º 2, permite aos Estados-Membros limitarem, nas suas legislações nacionais, a clientela que pode alugar estes veículos de mercadorias, acima de 6,000 Kgs. Porém, em termos comparativos europeus, a larga maioria dos Estados-Membros não usa esta prerrogativa e apenas outros dois Estados-Membros, a Espanha e a Itália, impõem uma restrição ao cliente para operações por conta própria<sup>574</sup>.

Esta disposição representa uma barreira à entrada que reduz a dimensão do mercado para os operadores de aluguer destes veículos (particularmente dada a pequena dimensão do mercado português), impedindo-os de alcançar uma escala eficiente. Tal pode implicar mais custos que serão transmitidos às empresas de transporte de mercadorias e ao consumidor final. Por outro lado, esta disposição aumenta os custos operacionais para empresas não licenciadas como operadores de transporte de mercadorias que são obrigadas a comprar (em vez de alugar) estes camiões acima de 6,000 Kgs, para fins de transporte próprio (por exemplo, uma empresa produtora de leite, para transportar o seu leite, teria de ser licenciada, igualmente, através de outra sociedade da estrutura empresarial, como transportadora de mercadorias).

A proposta de alteração da Diretiva (CE) n.º 2006/1/CE, pela Comissão Europeia<sup>575</sup> propõe eliminar a opção constante do artigo 3.º, n.º 2, de os Estados-Membros poderem restringir a utilização de veículos alugados acima de 6,000 Kgs para operações contratadas por conta própria.

No relatório de “Avaliação *ex post* da Diretiva (CE) n.º 2006/1/CE”, já eram apontados argumentos em torno de benefícios advenientes de uma eliminação da disposição, ao nível da legislação europeia, relacionados com uma poupança ao nível dos custos de transporte (estimado um benefício com um intervalo de 1% a 10%), e outros benefícios, entre os quais, o de proporcionar uma maior flexibilidade aos operadores para melhor gerir e melhorar os fluxos de caixa<sup>576</sup>.

Importa, assim, implementar a proposta de alteração legislativa que promove a flexibilidade das operações e permite economias de custos operacionais para as empresas que optarem pelo aluguer, em vez da aquisição de camiões, ou pela substituição parcial de sua frota, aumentando os seus fluxos de caixa.

#### *Proposta de alteração legislativa e/ou regulatória*

Propõe-se que o legislador revogue a restrição sobre a clientela para o aluguer de veículos de mercadorias sem condutor acima de 6,000 Kgs, que impede que os consumidores não licenciados como empresas de transporte público rodoviário de mercadorias possam alugar veículos com este peso bruto mínimo, para operações por conta própria, sem prejuízo de terem ou serem profissionais encartados e habilitados para a sua condução. Esta proposta está em linha com a “Proposta de alteração da Diretiva da (CE) n.º2006/1/CE”, sobre a eliminação do artigo 3.º, n.º 2.

<sup>573</sup> Cf. Decreto-Lei n.º 15/88, cit. *supra*, artigo 4.º; e Diretiva (CE) n.º 2006/1/EC, artigo 3.º, n.º 2.

<sup>574</sup> Cf. “Report ex-post evaluation of Directive 2006/1/EC”, 2016, Final report - MOVE/D3/2015-423 (p. 31, 32), disponível em <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/facts-fundings/evaluations/doc/2016-ex-post-evaluation-of-directive-2006-1-ec-final-report.pdf>

<sup>575</sup> Cf. “Proposta de Diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Diretiva (CE) n.º 2006/1/CE relativa à utilização de veículos de aluguer sem condutor no transporte rodoviário de mercadorias”, COM/2017/0282 final - 2017/0113 (COD), 2017, disponível em <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:52017PC0282&qid=1529058758617&from=PT>

<sup>576</sup> Cf. “Report ex-post evaluation of Directive 2006/1/EC”, 2016, Final report - MOVE/D3/2015-423 (p. 7, 8), disponível em <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/facts-fundings/evaluations/doc/2016-ex-post-evaluation-of-directive-2006-1-ec-final-report.pdf>



### Número mínimo de veículos necessários para iniciar o negócio

A prestação de serviços de aluguer de veículos sem condutor para o transporte rodoviário de mercadorias exige que os operadores tenham um número mínimo de veículos, com uma placa de matrícula portuguesa. Este número mínimo depende do peso bruto dos veículos que desejam alugar. Para alugar veículos abaixo de 6,000 Kgs, os operadores devem ter 12 veículos como regra, ou seis veículos se também estiverem ativos no mercado de aluguer de veículos ligeiros de passageiros (rent-a-car). Para alugar veículos acima de 6,000 Kgs, os operadores devem ter seis veículos como regra, podendo este número ser inferior se tiverem um parque de frota com uma tonelagem mínima de 50,000 Kgs de peso bruto<sup>577</sup>.

O investimento inicial associado pode impedir que PME's ou outros investidores entrem no mercado, o que pode conduzir a preços mais altos cobrados aos consumidores.

O regime de acesso à atividade de veículos sem condutor para o transporte rodoviário de mercadorias é harmonizado a nível da UE e a Diretiva (CE) n.º 2006/1/CE não estabelece um número mínimo de veículos para exercer a atividade. Por conseguinte, tal pode também constituir um obstáculo à entrada ao nível da UE, uma vez que pode impedir que um operador europeu entre no mercado nacional, caso tenha um nível diferente de requisitos mínimos associados a veículos para iniciar a sua atividade, na sua legislação natal.

No que se refere à imposição de uma placa de matrícula portuguesa em todos os veículos para serviços de aluguer, esta barreira também limita a capacidade das empresas para concorrer, nomeadamente, para enfrentar picos sazonais e/ou para substituição de veículos. A proposta de alteração da Diretiva (CE) n.º 2006/1/CE, pela Comissão Europeia<sup>578</sup> propõe que seja permitida a utilização de um veículo alugado num outro Estado-Membro, durante pelo menos quatro meses. Isso permitiria às empresas atender a picos de procura temporários ou sazonais e/ou substituir veículos defeituosos ou danificados.

#### *Propostas de alteração legislativa e/ou regulatória*

Propõe-se que o legislador revogue o número mínimo de veículos necessários para iniciar atividade, imposto aos operadores de serviços de aluguer de veículos de mercadorias sem condutor.

Propõe-se que o legislador avalie a possibilidade de introduzir na lei a permissão de utilização de um veículo de mercadorias alugado noutro Estado-Membro da UE, durante pelo menos quatro meses, para permitir às empresas cobrir picos de procura temporários ou sazonais e/ou substituir veículos defeituosos ou danificados, em linha com a "Proposta de alteração da Diretiva (CE) n.º 2006/1/CE".

### Restrições dos veículos: idade máxima dos veículos e das frotas

Para a prestação de serviços de aluguer de veículos de mercadorias sem condutor, os veículos devem ser registados sob uma placa de matrícula portuguesa e não podem exceder cinco anos a contar da data do seu registo. Este limite pode ser prorrogado até três anos e, excepcionalmente, sem um número máximo de anos, por despacho do IMT, desde que as características do veículo e seu estado de conservação o permitam.<sup>579</sup>

A imposição de períodos de vida específicos aos veículos, com base apenas na sua idade, independentemente da quilometragem ou do facto destes veículos terem passado a inspeção técnica obrigatória<sup>580</sup> para circular nas vias públicas, corresponde a barreiras à entrada. Implica, ainda, um nível inicial elevado de investimento em veículos novos, o que pode conduzir a preços mais altos cobrados aos consumidores.

Isto é especialmente relevante para as PME's em mercados pequenos, como o português, onde pode haver procura insuficiente para empresas de grande dimensão, levando à existência de menos capital disponível para enfrentar eventuais picos sazonais e/ou a substituição de veículos.

<sup>577</sup> Cf. Decreto-Lei n.º 15/88, cit. *supra*, artigo 3.º, n.ºs 1, 2 e 3, artigo 5.º, n.º 3 e artigo 12.º, n.º 1, alínea c).

<sup>578</sup> Cf. "Proposta de Diretiva do Parlamento Europeu e do Conselho que altera a Diretiva (CE) n.º 2006/1/CE relativa à utilização de veículos de aluguer sem condutor no transporte rodoviário de mercadorias", COM/2017/0282 final - 2017/0113 (COD), 2017, disponível em <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:52017PC0282&qid=1529058758617&from=PT>

<sup>579</sup> Cf. Decreto-Lei n.º 15/88, cit. *supra*, artigo 14.º, n.ºs 1, 2 e 3.

<sup>580</sup> Cf. Decreto-Lei n.º 144/2017, de 29 de dezembro, que transpõe a Diretiva (UE) n.º 2014/45/UE, de 3 de abril.



*Proposta de alteração legislativa e/ou regulatória*

Propõe-se que o legislador reavalie os limites legais impostos quanto à vida útil dos veículos utilizados na atividade de serviços de aluguer de veículos de mercadorias sem condutor, com base em critérios que reflitam o uso e a depreciação dos veículos (por exemplo, a quilometragem) tomando em consideração que todos os veículos têm obrigatoriamente que ser submetidos a inspeções técnicas periódicas para circular nas vias públicas.





**Anexo 22: Propostas de alteração do quadro legislativo e regulatório do setor de transporte rodoviário: serviços de aluguer de veículos (rent-a-truck)**

N.º OCDE	N.º e título do ato legislativo	Artigo	Categoria temática	Descrição da restrição à concorrência	Propostas de alteração legislativa e/ou regulatória
R-198	Decreto-Lei n.º 15/88 (alterado pelo Decreto-Lei n.º 203/99) "Regime jurídico da utilização de veículos de aluguer sem condutor no transporte rodoviário de mercadorias, a nível nacional ou internacional"	Art. 1º (1)	Aluguer de veículos sem condutor (Rent-a-truck)	O exercício da atividade de aluguer de veículos sem condutor para o transporte rodoviário de mercadorias depende de autorização a ser concedida pelo IMT (antigo DGTT), e a quem será concedida uma licença (alvará).	Propõe-se a eliminação da necessidade de ser obtida uma licença (alvará), para o acesso e exercício da atividade. Propõe-se, alternativamente, que o legislador considere a possibilidade de ser exigida apenas uma simples comunicação administrativa, ao IMT, submetida através da plataforma eletrónica do IMT, de acordo com o regime jurídico previsto para o acesso e exercício de outros serviços que não exigem um regime de licenciamento [cf. Decreto-Lei n.º 92/2010, Art. 5.º, Art. 6.º e Art. 23.º, que transpõe, em Portugal, a Diretiva Serviços (Diretiva (CE) n.º 2006/123/CE)].
R-199	Decreto-Lei n.º 15/88 (alterado pelo Decreto-Lei n.º 203/99) "Regime jurídico da utilização de veículos de aluguer sem condutor no transporte rodoviário de mercadorias, a nível nacional ou internacional"	Art. 2º (1) (a)	Aluguer de veículos sem condutor (Rent-a-truck)	A licença (alvará) será concedida a uma empresa comercial ou a uma cooperativa, desde que o seu objeto social seja o da atividade de aluguer de veículos sem condutor para o transporte rodoviário de mercadorias e cumulativamente: (a) tenha a sua sede no território nacional;	Propõe-se a eliminação do requisito de licenciamento que impõe a necessidade de ter uma sede em Portugal, em consonância com os critérios de licenciamento a nível da UE relativos ao transporte rodoviário de mercadorias, que exigem que os operadores tenham apenas "um estabelecimento eficaz e estável num Estado-Membro" e não "sede" (cf. Regulamento (CE) n.º 1071/2009, Art. 3.º, n.º 1, alínea a) e Art.5.º).
R-200	Decreto-Lei n.º 15/88 (alterado pelo Decreto-Lei n.º 203/99) "Regime jurídico da utilização de veículos de aluguer sem condutor no transporte rodoviário de mercadorias, a nível nacional ou internacional"	Art. 2º (1) (c)	Aluguer de veículos sem condutor (Rent-a-truck)	A licença (alvará) será concedida a uma empresa comercial ou a uma cooperativa, desde que o seu objeto social seja o da atividade de aluguer de veículos sem condutor para o transporte rodoviário de mercadorias e cumulativamente: (c) quando se destine a explorar o aluguer de veículos com mais de 6,000 Kgs (isenção deste requisito de licenciamento para o aluguer de veículos com menos de 6,000 Kgs), deve, ainda, possuir uma outra licença, a ser concedida pelo IMT (antigo DGTT), para o acesso e exercício da atividade de transportador público de mercadorias a menos que seja detida maioritariamente por empresas que, conjunta ou individualmente, cumpram este requisito.	Propõe-se a eliminação da necessidade de ser obtida uma autorização/reconhecimento prévio, para o acesso e exercício da atividade. Propõe-se, alternativamente, que o legislador considere a possibilidade de ser exigida apenas uma simples comunicação administrativa, ao IMT, submetida através da plataforma eletrónica do IMT, de acordo com o regime jurídico previsto para o acesso e exercício de outros serviços que não exigem um regime de licenciamento [cf. Decreto-Lei n.º 92/2010, Art. 5.º, Art. 6.º e Art. 23.º, que transpõe, em Portugal, a Diretiva Serviços (Diretiva (CE) n.º 2006/123/CE)].
R-201	Decreto-Lei n.º 15/88 (alterado pelo Decreto-Lei n.º 203/99) "Regime jurídico da utilização de veículos de aluguer sem condutor no transporte rodoviário de mercadorias, a nível nacional ou internacional"	Art. 2º (1) (d)	Aluguer de veículos sem condutor (Rent-a-truck)	A licença (alvará) será concedida a uma empresa comercial ou a uma cooperativa, desde que o seu objeto social seja o da atividade de aluguer de veículos sem condutor para o transporte rodoviário de mercadorias e cumulativamente: (d) tenha um capital mínimo de EUR 50 000 ("10 000 contos"), para iniciar a atividade.	Propõe-se que o legislador elimine a necessidade de um montante de capital mínimo para iniciar a atividade. Propõe-se que qualquer outro montante de capital inicial necessário para o início de uma atividade seja regido pelas regras gerais de constituição de uma empresa, em conformidade com o Código das Sociedades Comerciais e com o Código de Registo Comercial Português.
R-202	Decreto-Lei n.º 15/88 (alterado pelo Decreto-Lei n.º 203/99) "Regime jurídico da utilização de veículos de aluguer sem condutor no transporte rodoviário de mercadorias, a nível nacional ou internacional"	Art. 3º (1) (2) (3)	Aluguer de veículos sem condutor (Rent-a-truck)	Um operador que pretenda explorar a atividade de aluguer de veículos sem condutor para o transporte rodoviário de mercadorias, alugando veículos com menos de 6,000 Kgs, deve operar um número mínimo pré-determinado de veículos: (1) 12 veículos, como regra geral; e (2) 6 veículos, quando a empresa também esteja ativa na atividade de aluguer de veículos sem condutor para o transporte rodoviário de passageiros (rent-a-car). Quando o operador pretenda explorar a atividade de aluguer de veículos sem condutor para o transporte rodoviário de mercadorias, alugando veículos com mais de 6,000 Kgs, deve operar um número mínimo pré-determinado de veículos: (3) 6 veículos ou outro número inferior no caso de a empresa afetar um parque com uma tonelagem mínima de 50,000 Kgs para aluguer.	Propõe-se que o legislador revogue o número mínimo de veículos necessários para iniciar atividade, imposto aos operadores de serviços de aluguer de veículos de mercadorias sem condutor (em conformidade com a Diretiva n.º 2006/1/CE). Propõe-se que o legislador avalie a possibilidade de introduzir na lei a permissão de utilização de um veículo de mercadorias alugado noutro Estado-Membro da UE, durante pelo menos quatro meses, para permitir às empresas cobrir picos de procura temporários ou sazonais e/ou substituir veículos defeituosos ou danificados (em linha com a "Proposta de alteração da Diretiva (CE) n.º 2006/1/CE").
R-203	Decreto-Lei n.º 15/88 (alterado pelo Decreto-Lei n.º 203/99) "Regime jurídico da utilização de veículos de aluguer sem condutor no transporte rodoviário de mercadorias, a nível nacional ou internacional"	Art. 4º	Aluguer de veículos sem condutor (Rent-a-truck)	Consumidores não licenciados como transportadores rodoviários de mercadorias não podem alugar veículos acima de 6,000 Kgs para operações por conta própria. Podem apenas alugar veículos até 6,000Kgs para operações por conta própria.	Propõe-se que o legislador revogue a restrição sobre a clientela para o aluguer de veículos de mercadorias sem condutor acima de 6,000 Kgs, que impede que os consumidores não licenciados, como empresas de transporte público rodoviário de mercadorias, possam alugar veículos com este peso bruto mínimo, para operações por conta própria, sem prejuízo de terem ou serem profissionais encartados e habilitados para a sua condução. Esta proposta está em linha com a "Proposta de alteração da Diretiva da (CE) n.º2006/1/CE", que visa a eliminação do Art. 3.º, n.º 2, eliminando a possibilidade de os Estados-Membros introduzirem, na legislação nacional, essa restrição sobre a clientela.
R-204	Decreto-Lei n.º 15/88 (alterado pelo Decreto-Lei n.º 203/99) "Regime jurídico da utilização de veículos de aluguer sem condutor no transporte rodoviário de mercadorias, a nível nacional ou internacional"	Art. 5º (2)	Aluguer de veículos sem condutor (Rent-a-truck)	O licenciamento de veículos para aluguer sem condutor para o transporte rodoviário de mercadorias está sujeito a quotas ou a requisitos especiais de acesso. Novos licenciamentos só são possíveis em caso de substituição dos veículos ou se os locatários dispuserem de dotação de carga não preenchida igual ou superior ao peso bruto dos veículos alugados e cumprirem os requisitos de acesso e exercício da atividade. Vários stakeholders consideram a norma obsoleta ou em desuso porquanto não é aplicada pelos operadores no mercado.	Propõe-se que seja confirmado se a norma está obsoleta, sendo o caso, propõe-se que seja expressamente revogada.



N.º OCDE	N.º e título do ato legislativo	Artigo	Categoria temática	Descrição da restrição à concorrência	Propostas de alteração legislativa e/ou regulatória
R-205	Decreto-Lei n.º 15/88 (alterado pelo Decreto-Lei n.º 203/99) "Regime jurídico da utilização de veículos de aluguer sem condutor no transporte rodoviário de mercadorias, a nível nacional ou internacional"	Art. 5º (3)	Aluguer de veículos sem condutor (Rent-a-truck)	As condições de utilização dos veículos alugados no transporte rodoviário de mercadorias está sujeito a despacho, adotado por parte do IMT (anteriormente, a DGGT).	Propõe-se que a norma seja regulamentada e seja adotada a legislação de regulamentação necessária.
R-206	Decreto-Lei n.º 15/88 (alterado pelo Decreto-Lei n.º 203/99) "Regime jurídico da utilização de veículos de aluguer sem condutor no transporte rodoviário de mercadorias, a nível nacional ou internacional"	Art. 8º (1) (2)	Aluguer de veículos sem condutor (Rent-a-truck)	Sede, agências ou subsidiárias de empresas que operam na indústria de aluguer de camiões devem ter suas próprias instalações exclusivamente dedicadas ao exercício desta atividade. As empresas são proibidas de usar as mesmas instalações para realizar aluguer de automóveis ou ainda atividades de transporte público de bens, mesmo que a empresa desenvolva essas outras atividades.	Propõe-se que o legislador eliminar as disposições que proíbem as empresas de usar as mesmas instalações para realizarem atividades de aluguer de veículos para aluguer sem condutor para o transporte de mercadorias e outras atividades.
R-207	Decreto-Lei n.º 15/88 (alterado pelo Decreto-Lei n.º 203/99) "Regime jurídico da utilização de veículos de aluguer sem condutor no transporte rodoviário de mercadorias, a nível nacional ou internacional"	Arts. 9º; Art. 17º (1) (c)	Aluguer de veículos sem condutor (Rent-a-truck)	A licença (alvará) não é transferível, exceto quando a transmissão cubra a universalidade dos ativos afetados pela exploração de toda a atividade. A licença (alvará) é cancelada em caso de transferência de propriedade dos veículos associados à atividade de aluguer de camiões.	Propõe-se que o legislador elimine estas disposições legais.
R-208	Decreto-Lei n.º 15/88 (alterado pelo Decreto-Lei n.º 203/99) "Regime jurídico da utilização de veículos de aluguer sem condutor no transporte rodoviário de mercadorias, a nível nacional ou internacional"	Art. 10º (1) (a)	Aluguer de veículos sem condutor (Rent-a-truck)	A licença (alvará) será revogada se o titular não iniciar a exploração da indústria no período de 9 meses a partir da data de emissão da licença.	Propõe-se que o legislador elimine esta disposição legal.
R-209	Decreto-Lei n.º 15/88 (alterado pelo Decreto-Lei n.º 203/99) "Regime jurídico da utilização de veículos de aluguer sem condutor no transporte rodoviário de mercadorias, a nível nacional ou internacional"	Art. 14º (1) (2) (3)	Aluguer de veículos sem condutor (Rent-a-truck)	Estas disposições contêm o regime de limite de idade dos veículos para uma atividade de aluguer de camiões. Veículos com mais de cinco anos contados a partir da data de seu registo não podem ser usados. Este limite pode ser prorrogado: por períodos de um ano, até um máximo de três anos (com autorização do departamento de transportes da sede da empresa, após inspeção dos veículos) e, excecionalmente (sem indicação do número máximo de anos), por despacho do IMT (antigo DGGT), desde que as características do veículo e do seu estado de conservação o permitam.	Propõe-se que o legislador reavalie a norma, em termos da sua proporcionalidade em face dos objetivos de política pública a atingir, tendo em consideração que todos os veículos precisam de obter aprovação numa inspeção técnica obrigatória, que certifica que todos os veículos estejam aptos à circulação na via pública, mais atestando da necessária segurança rodoviária. Propõe-se que o legislador equacione da possibilidade de escolha de outro critério que reflita melhor o uso e a depreciação dos veículos e frotas (por exemplo, a quilometragem).
R-210	Decreto-Lei n.º 15/88 (alterado pelo Decreto-Lei n.º 203/99) "Regime jurídico da utilização de veículos de aluguer sem condutor no transporte rodoviário de mercadorias, a nível nacional ou internacional"	Art. 16º (1) (2)	Aluguer de veículos sem condutor (Rent-a-truck)	O licenciamento de veículos para o funcionamento da indústria de aluguer de camiões pode ser temporariamente suspenso ou limitado por deliberação da DGGT (atualmente, o IMT), com vista a equilibrar o funcionamento do mercado nacional de transportes. Novas licenças só serão concedidas para substituir as que foram canceladas devido a falha na inspeção dos veículos, a transferência de propriedade ou cancelamento da matrícula dos veículos, desde que requeridas dentro de um período de 9 meses a partir da data do cancelamento. Vários stakeholders consideram a norma obsoleta ou em desuso porquanto não é aplicada pelos operadores no mercado.	Propõe-se que seja confirmado se a norma está obsoleta, sendo o caso, propõe-se que seja expressamente revogada.
R-211	Decreto-Lei n.º 15/88 (alterado pelo Decreto-Lei n.º 203/99) "Regime jurídico da utilização de veículos de aluguer sem condutor no transporte rodoviário de mercadorias, a nível nacional ou internacional"	Art. 18º (1); Art. 23º (1) (2)	Aluguer de veículos sem condutor (Rent-a-truck)	Os requisitos mínimos impostos em contratos de aluguer são os seguintes: (a) devem ser numerados, escritos, mantidos em triplicado e o original deve ser arquivado por um período mínimo de dois anos a partir da sua data de termo de validade; e (b) devem ser registados anualmente, para efeitos de fiscalização, pelo IMT. A exigência de contratos em suporte físico, escrito, é passível de limitar as vias contratuais através de novas tecnologias, como app/internet. O período de arquivo, de dois anos, é passível, igualmente, de consubstanciar um encargo administrativo desnecessário e desproporcional.	Propõe-se que o legislador elimine a obrigatoriedade de o contrato dever ser escrito. Propõe-se que o legislador elimine a obrigatoriedade de ser mantido um registo físico, dos contratos escritos/físicos, pelo período de dois anos.
R-212	Decreto-Lei n.º 15/88 (alterado pelo Decreto-Lei n.º 203/99) "Regime jurídico da utilização de veículos de aluguer sem condutor no transporte rodoviário de mercadorias, a nível nacional ou internacional"	Art. 22º	Aluguer de veículos sem condutor (Rent-a-truck)	O regime de preços aplicável à atividade de aluguer de camiões rege-se-á pelas disposições do Decreto-Lei n.º 415-A/86. Este diploma foi, porém, revogado pelo Decreto-Lei n.º 8/93, o qual foi igualmente revogado, embora ainda em vigor, até que novo regulamento seja adotado, pelo Decreto-Lei n.º 52/2015 (Art. 16º), que regulamenta o serviço público de transporte de passageiros]. Vários stakeholders consideram a norma obsoleta ou em desuso porquanto não é aplicada pelos operadores no mercado.	Propõe-se que seja confirmado se a norma está obsoleta, sendo o caso, propõe-se que seja expressamente revogada.



### III.4.4. Serviços auxiliares ao transporte rodoviário

#### III.4.4.1. Escolas de condução, examinadores e instrutores de condução e diretores de escola de condução

##### Diplomas legais objeto de propostas de alteração legislativa e regulamentar específicas (Cf. Anexo 23)

- Lei n.º 14/2014, de 18 de março, que aprova o regime jurídico do ensino da condução, regulando o acesso e o exercício da atividade de exploração de escolas de condução e das profissões de instrutor de condução e de diretor de escola de condução e a certificação das respetivas entidades formadoras;
- Lei n.º 45/2012, de 29 de agosto, que aprova o regime jurídico de acesso e exercício da profissão de examinador de condução e o reconhecimento das entidades formadoras;
- Portaria n.º 185/2015, de 23 de junho, que regulamenta a Lei n.º 14/2014, de 18 de março, que aprova o regime jurídico do ensino da condução, nos aspetos relativos ao ensino da condução para habilitação às diversas categorias de carta de condução e ao acesso e exercício da atividade de exploração de escolas de condução.

##### *Propostas-chave de alteração legislativa e/ou regulatória*

##### **Regime de licenciamento para abertura de escolas de condução**

O acesso à atividade de escolas de condução exige um processo de licenciamento<sup>581</sup>, junto do IMT, com o objetivo de ser obtida uma licença. Este procedimento administrativo é complexo, moroso e custoso, o que pode resultar numa barreira à entrada de potenciais operadores no mercado.

Na esteira da implementação da Diretiva Serviços<sup>582</sup>, outras formas menos restritivas de acesso a uma atividade para a prestação de serviços, a nível nacional, são passíveis de ser equacionadas. Na sequência da interpretação no Manual respeitante à implementação da Diretiva Serviços<sup>583</sup> são dados exemplos onde se determina expressamente que os serviços escolares, os serviços de aluguer de veículos e similares devem beneficiar de um acesso mais flexível ao mercado.

Neste contexto, e tomando como exemplo, já implementado na legislação nacional, o facto de o acesso à atividade da prestação de serviços de aluguer de veículos de passageiros sem condutor (rent-a-car)<sup>584</sup> poder ser efetuado com uma simples comunicação administrativa ao IMT, dispensando a necessidade de um regime de licenciamento, considera-se dever ser considerada idêntica solução para a abertura de novas escolas de condução.

A eliminação da licença contribuirá para fomentar a entrada no mercado de mais operadores e de ofertas mais competitivas por parte dos operadores, aumentando potencialmente o bem-estar dos consumidores, através de preços mais competitivos e de um aumento da qualidade dos serviços prestados por força da pressão competitiva existente.

##### *Proposta de alteração legislativa e/ou regulatória*

Propõe-se que o legislador revogue a necessidade de uma licença para a abertura de escolas de condução. Poderá ser equacionado o critério de acesso à atividade através de uma comunicação administrativa ao IMT.

<sup>581</sup> Cf. Lei n.º 14/2014, artigo 14.º, n.º 1.

<sup>582</sup> Cf. Diretiva (CE) n.º 2006/123/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 12 de dezembro, que estabelece as disposições que facilitam a liberdade de estabelecimento dos prestadores de serviços e a livre circulação de serviços ao nível europeu, transposta para o direito nacional pelo Decreto-Lei n.º 92/2010, de 26 de Junho.

<sup>583</sup> Cf. "Manual de execução da Diretiva Serviços", 2008, p. 11, disponível em <https://publications.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/a4987fe6-d74b-4f4f-8539-b80297d29715>

<sup>584</sup> Cf. Decreto-Lei n.º 181/2012, cit. *supra*, artigo 3.º, n.º 1.



### Restrição geográfica para abrir novas escolas de condução

O acesso à atividade de escolas de condução impõe uma restrição geográfica de 500 metros entre cada nova escola de condução<sup>585</sup>.

Na sequência da interpretação dada no Manual respeitante à implementação da Diretiva Serviços<sup>586</sup>, este tipo de restrição territorial “limita o número total de prestadores de serviços, impedindo assim a entrada de novos operadores no mercado e restringindo seriamente ou mesmo impedindo a liberdade de estabelecimento. (...) Os Estados-Membros devem ter em conta que [estas restrições territoriais] podem ser eliminadas.”

A eliminação da restrição geográfica favorecerá a entrada no mercado de novas escolas de condução, reforçando a concorrência e aumentando potencialmente o bem-estar dos consumidores através de preços mais competitivos e de um aumento da qualidade.

Um estudo efetuado, no âmbito do projeto, que utiliza um modelo de entrada empírico para estimar o impacto da restrição geográfica no número de escolas de condução em Portugal, conclui que a restrição é vinculativa em diversas áreas e a sua eliminação levaria à entrada entre 6% a 37% de novas escolas de condução, dependendo da metodologia adotada.<sup>587</sup>

#### *Proposta de alteração legislativa e/ou regulatória*

Propõe-se que o legislador revogue o critério de licenciamento que impõe uma restrição geográfica de 500m de distância entre escolas de condução.

### Restrições ao horário de funcionamento aos domingos e feriados

As escolas de condução não podem funcionar aos domingos ou dias feriados<sup>588</sup>.

As limitações ao funcionamento em dias feriados e domingos correspondem a barreiras à entrada e podem limitar o processo natural de oferta e procura. Por um lado, essas restrições afetam a escolha dos alunos. Por outro lado, funcionar aos domingos e feriados proporcionaria às empresas uma ferramenta de diferenciação, que lhes permitiria responder melhor às preferências dos alunos.

Além disso, uma parte substancial dos serviços (e.g., restaurantes, centros comerciais) pode funcionar em dias feriados e domingos, em Portugal, sendo que as instituições públicas com atribuições de supervisão das atividades económicas monitorizam estas atividades em conformidade (por exemplo, a ASAE - Autoridade de Segurança Alimentar e Económica).

Também a OCDE já recomendou a modificação da legislação da Grécia, no sentido de cláusulas de proibição de funcionamento de serviços aos domingos deverem ser eliminadas<sup>589</sup>.

A possibilidade de funcionamento aos domingos e dias feriados levará a uma melhor adequação entre a oferta e a procura, aumentando a concorrência e proporcionando ofertas mais competitivas por parte dos operadores no mercado.

#### *Proposta de alteração legislativa e/ou regulatória*

Propõe-se que o legislador revogue as limitações impostas ao horário de funcionamento de escolas de condução aos domingos e feriados.

<sup>585</sup> Cf. Portaria n.º 185/2015, cit. *supra*, artigo 19.º, n.º 2, alínea c).

<sup>586</sup> Cf. “Manual de execução da Diretiva Serviços”, 2008, p. 33, disponível em <https://publications.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/a4987fe6-d74b-4f4f-8539-b80297d29715>

<sup>587</sup> Cf. Estudo econométrico realizado para a OCDE e a AdC, pelo CEGEA – Católica Porto Business School (*Centro de Estudos de Gestão e Economia Aplicada*), com dados disponíveis do IMT. O impacto sobre a entrada usa definições alternativas do que constitui uma área relevante bem como critérios para determinar se a restrição é vinculativa. V. Relatório de Recomendações da OCDE, *Transport Sector*, Portugal, 2018 (v. *Box 3.14*; e *Annex 3.C*).

<sup>588</sup> Cf. Portaria n.º 185/2015, cit. *supra*, artigo 21.º.

<sup>589</sup> Cf. “OECD Competition Assessment Reviews: Greece”, OECD Publishing, Paris, 2013, pp. 82-86, disponível em <http://www.oecd.org/daf/competition/greece-competition-assessment-reviews.htm>



### **Restrições à publicidade nos veículos de instrução de condução**

Os veículos de instrução das escolas de condução apenas podem exibir informações específicas relacionadas com a identificação da escola de condução, como o nome e número de telefone<sup>590</sup>. Esta restrição à publicidade limita a concorrência entre as escolas de condução, uma vez que é proibido anunciar preços ou descontos, que teriam o objetivo de atrair mais clientes.

A limitação da publicidade é uma barreira ao exercício da atividade, uma vez que não permite que anúncios publicitários de terceiros e outros serviços não relacionados sejam exibidos no veículo da escola de condução. Esta barreira inibe o operador de obter uma fonte de aumento da sua receita, inibindo-o de diminuir os seus custos operacionais. Note-se que um veículo de instrução de uma escola de condução já é identificado por um sinal no tejadilho com a letra "L", acautelando a necessária segurança rodoviária, por parte de outros condutores.

Como resultado da implementação da proposta de alteração legislativa, os operadores terão mais um meio à sua disponibilidade para aumentar as suas receitas e diminuir os custos operacionais, proporcionando ofertas mais competitivas por parte dos operadores.

#### *Proposta de alteração legislativa e/ou regulatória*

Propõe-se que o legislador revogue as restrições à publicidade nos veículos de instrução de escolas de condução.

### **Restrições de acesso às profissões de instrutor de condução, examinador de condução e diretor da escola de condução**

A prestação de serviços do ensino da condução de veículos para o transporte de passageiros e de mercadorias exige a participação de, pelo menos, três profissionais, como sejam, o diretor de uma escola de condução, o instrutor de condução e o examinador de condução.

A legislação nacional comporta restrições de acesso à prestação de serviços por estes profissionais. Alguns requisitos para se tornar instrutor de condução, examinador de condução, ou diretor de escola de condução correspondem a barreiras à entrada que podem limitar o número de profissionais disponíveis, aumentar os custos operacionais das escolas de condução, o que se poderá refletir nos preços cobrados aos consumidores, e em maiores tempos de espera para examinadores de condução. As seguintes propostas de alteração legislativas visam eliminar tais consequências restritivas da concorrência.

#### *Diretor de escola de condução*

O acesso à profissão de diretor de escola de condução depende do candidato deter uma experiência anterior como instrutor de condução, por um período mínimo de cinco anos, bem como da frequência de um curso de formação adicional<sup>591</sup>. A exigência de obrigatoriamente manter o título profissional válido de instrutor de condução por um período mínimo de cinco anos parece desnecessária, uma vez que um diretor de uma escola de condução exerce funções de gestão. Além disso, o curso de formação proposto, de 280 horas<sup>592</sup>, para diretor é muito semelhante ao de se tornar um instrutor de condução, também parecendo desnecessário, uma vez que um diretor de uma escola de condução exerce funções de gestão. Estas restrições constituem barreiras à entrada que podem aumentar os custos operacionais das escolas de condução.

#### *Instrutor de condução*

O acesso à profissão de instrutor de condução exige que o candidato tenha no mínimo dois anos de experiência particular depois de adquirir a carta de habilitação definitiva na categoria B, o que, por sua vez,

<sup>590</sup> Cf. Portaria n.º 185/2015, cit. *supra*, artigo 25.º, n.º 7.

<sup>591</sup> Cf. Lei n.º 14/2014, cit. *supra*, artigo 53.º, n.º 1 e artigo 54.º, n.º 1. O Código da Estrada, artigos 122.º, 129.º e 144.º, determinam um período de três anos para a obtenção da carta de condução da categoria B a título definitivo.

<sup>592</sup> Cf. Lei n.º 14/2014, artigos 37º e 42º, n.º 1.



requer três anos de experiência de condução<sup>593</sup>. Os dois anos de experiência de condução na categoria B, complementarmente aos três primeiros anos necessários para obter uma carta de condução definitiva, parecem desadequados, podendo desencorajar os condutores mais jovens de se candidatarem ao exercício desta profissão. Em comparação com outros países, como o Reino Unido<sup>594</sup>, onde a experiência exigida é menor, a licença (categoria B) é adquirida decorridas três semanas<sup>595</sup> após a aprovação no exame de condução e a experiência anterior necessária é limitada a três anos com uma licença.

Adicionalmente, o candidato precisa de deter um certificado de aptidão pedagógica e participar num curso de formação de 280 horas, que já inclui um módulo de 25 horas sobre pedagogia, para poder ficar habilitado a ensinar os alunos a conduzir<sup>596</sup>. A possível repetição de matérias lecionadas nas 25 horas de pedagogia incluídas no curso de formação e o certificado de aptidão pedagógica podem atrasar a entrada de novos instrutores de condução no mercado. Acresce que a duração de 280 horas do curso de formação pode ser desproporcional. Em comparação com outros países, como o Reino Unido, o certificado e o curso de formação não são necessários, devendo os candidatos passarem testes práticos e escritos *online*.<sup>597</sup>

#### *Examinador de condução*

Para se tornar um examinador de condução, é necessário frequentar um curso de formação inicial com uma duração mínima de 290 horas. Um examinador-supervisor deve ter 10 anos de atividade como examinador de condução<sup>598</sup>. A frequência obrigatória de um curso de formação inicial para se tornar um examinador de condução está em linha com o princípio prescrito na Diretiva (CE) n.º 2006/126/CE, porém, pode ser desproporcional, na medida em que esta não impõe uma duração específica<sup>599</sup>. Também o requisito mínimo de 10 anos de experiência para exercer funções como examinador-supervisor pode ser desadequado para alguns candidatos, nem sempre aferindo os necessários padrões de qualidade, limitando, portanto, o acesso à profissão de outros candidatos igualmente competentes, mas com menor número de anos de experiência. Estas restrições contribuem para tempos de espera mais longos para que os candidatos passem no exame de condução para se tornarem condutores uma vez que existe evidência de haver uma escassez de examinadores<sup>600</sup>.

#### *Propostas de alteração legislativa e/ou regulatória*

Para o acesso à profissão de diretor de escola de condução, propõe-se que o legislador elimine: o requisito de experiência anterior como instrutor de condução, pelo menos, de cinco anos, para se tornar diretor de uma escola de condução; bem como, a necessidade de efetuar o curso de formação correspondente.

Para o acesso à profissão de instrutor de condução, propõe-se que o legislador elimine: os dois anos adicionais de experiência de condução exigidos após a obtenção de licença de instrutor de condução da categoria B; bem como, as 25 horas exigidas para formação em competências pedagógicas incluídas no curso de formação. Propõe-se que o legislador reavalie reduzir o mínimo de 280 horas de formação inicial.

Para o acesso à profissão de examinador de condução, propõe-se que o legislador reavalie: reduzir as 290 horas de formação inicial para se tornar um examinador de condução; bem como, permitir meios alternativos para aceder à profissão de examinador-supervisor, disponível para profissionais que não tenham os 10 anos de experiência, mas tenham formação profissional e experiência relevante, não sejam excluídos.

<sup>593</sup> Os primeiros três anos correspondem a um período de experiência para obtenção da carta de condução definitiva (Código da Estrada, artigos 122.º, 129.º e 144.º) e os dois anos seguintes para aquisição de experiência particular específica.

<sup>594</sup> <https://www.gov.uk/become-a-driving-instructor>; <https://www.gov.uk/become-an-lgv-driving-instructor>; <https://www.gov.uk/supervise-small-lorry-and-minibus-learner-drivers>; <https://www.gov.uk/adi-part-3-test>; <https://www.gov.uk/adi-part-1-test>; <https://www.gov.uk/adi-part-2-test>

<sup>595</sup> <https://www.gov.uk/become-a-driving-instructor>

<sup>596</sup> Cf. Lei n.º 14/2014, cit. *supra*, artigo 37.º e artigo 42.º, n.º 1.

<sup>597</sup> <https://www.gov.uk/become-a-driving-instructor>; <https://www.gov.uk/become-an-lgv-driving-instructor>; <https://www.gov.uk/supervise-small-lorry-and-minibus-learner-drivers>; <https://www.gov.uk/adi-part-3-test>; <https://www.gov.uk/adi-part-1-test>; <https://www.gov.uk/adi-part-2-test>

<sup>598</sup> Cf. Lei n.º 45/2012, cit. *supra*, artigo 10.º, n.º 1 e artigo 24.º, n.º 2.

<sup>599</sup> Cf. Diretiva (CE) n.º 2006/126/CE, Anexo IV (2.1.) (c) e (3.1.).

<sup>600</sup> <http://www.sabado.pt/portugal/detalhe/falta-de-examinadores-atrasa-exames-de-conducao>.



### Anexo 23: Propostas de alteração do quadro legislativo e regulatório de serviços auxiliares ao setor de transporte rodoviário: escolas de condução, examinadores e instrutores de condução e diretores de escola de condução

N.º OCDE	N.º e título do ato legislativo	Artigo	Categoria temática	Descrição da restrição à concorrência	Propostas de alteração legislativa e/ou regulatória
R-006	Lei n.º 45/2012 "Aprova o regime jurídico de acesso e exercício da profissão de examinador de condução e o reconhecimento das entidades formadoras (transposição parcial da Diretiva Serviços 2006/126/CE)"	Art. 5º (2)	Escolas de condução e examinadores	O examinador cujo ascendente, descendente, cônjuge ou pessoa com quem viva em condições análogas às dos cônjuges se encontre associado à atividade do ensino da condução não pode realizar exames no distrito onde aquele exerce a sua atividade (como proprietário, acionista, gerente ou instrutor de direção (ver Art. 5º (1) (a) (b) (c) da Lei n.º 45/2012).	Propõe-se que o legislador altere a norma no sentido de que os candidatos não sejam examinados por um familiar do dono da escola de condução ou instrutor de condução, independentemente da localização da escola de condução. Propõe-se que se equacionem formas alternativas de resolver um potencial conflito de interesses, nomeadamente assegurando que os candidatos não sejam avaliados por um examinador que seja ascendente, descendente, cônjuge ou pessoa com quem viva em condições análogas às dos cônjuges, da pessoa que exerça atividade na respetiva escola de condução, independentemente da localização.
R-007	Lei n.º 45/2012 "Aprova o regime jurídico de acesso e exercício da profissão de examinador de condução e o reconhecimento das entidades formadoras (transposição parcial da Diretiva Serviços 2006/126/CE)"	Art. 10º (1)	Escolas de condução e examinadores	O curso de formação inicial de examinadores, que deve incluir obrigatoriamente conteúdos sobre ética profissional, tem a duração mínima de 290 horas e é composto por uma parte teórica, com a duração mínima de 200 horas, e por uma parte prática em contexto real de avaliação, com a duração mínima de 90 horas.	Propõe-se que o legislador reavalie a proporcionalidade da carga horária e reduza as 290 horas de formação inicial para o acesso à profissão de examinador de condução.
R-008	Lei n.º 45/2012 "Aprova o regime jurídico de acesso e exercício da profissão de examinador de condução e o reconhecimento das entidades formadoras (transposição parcial da Diretiva Serviços 2006/126/CE)"	Art. 24º (2)	Escolas de condução e examinadores	Os examinadores-supervisores que vierem a ser reconhecidos como tal, pelo IMT, devem ter, pelo menos, 10 anos de exercício de atividade como examinadores de condução credenciados.	Propõe-se que o legislador reavalie meios alternativos e proporcionais para o acesso à profissão de examinador-supervisor, que permitam que profissionais que não tenham 10 anos de experiência, mas tenham formação profissional e experiência relevantes não sejam excluídos.
R-009	Lei n.º 14/2014 "Aprova o regime jurídico do ensino da condução, o acesso e o exercício da atividade de exploração de escolas de condução e das profissões de instrutor de condução e de diretor de escola de condução e a certificação das entidades formadoras"	Art. 14º (1)	Escolas de condução e examinadores	O acesso à atividade de exploração de escolas de condução depende da obtenção prévia de uma licença emitida para o efeito. A licença é obtida junto do IMT.	Propõe-se a eliminação da necessidade de ser obtida uma autorização/reconhecimento prévio, para o acesso e exercício da atividade. Propõe-se, alternativamente, que o legislador considere a possibilidade de ser exigida apenas uma simples comunicação administrativa, ao IMT, submetida através da plataforma eletrónica do IMT, de acordo com o regime jurídico previsto para o acesso e exercício de outros serviços que não exigem um regime de licenciamento [cf. Decreto-Lei n.º 92/2010, Art. 5.º, Art. 6.º e Art. 23.º, que transpõe, em Portugal, a Diretiva Serviços (Diretiva (CE) n.º 2006/123/CE)].
R-010	Lei n.º 14/2014 "Aprova o regime jurídico do ensino da condução, o acesso e o exercício da atividade de exploração de escolas de condução e das profissões de instrutor de condução e de diretor de escola de condução e a certificação das entidades formadoras"	Art. 16º (2)	Escolas de condução e examinadores	As pessoas singulares ou coletivas (respetivos sócios, gerentes ou administradores) não podem explorar uma escola de condução se o seu cônjuge (ou uma pessoa que viva com eles em união de facto), ascendentes ou descendentes forem examinadores ou se trabalharem num centro de exames de condução do distrito onde pretendem instalar uma escola de condução.	Propõe-se que o legislador altere a norma no sentido de que os candidatos não sejam examinados por um familiar do dono da escola de condução ou instrutor de condução, independentemente da localização da escola de condução. Propõe-se que se equacionem formas alternativas de resolver um potencial conflito de interesses, nomeadamente assegurando que os candidatos não sejam avaliados por um examinador que seja ascendente, descendente, cônjuge ou pessoa com quem viva em condições análogas às dos cônjuges, dos proprietários da respetiva escola de condução, independentemente da localização.
R-011	Lei n.º 14/2014 "Aprova o regime jurídico do ensino da condução, o acesso e o exercício da atividade de exploração de escolas de condução e das profissões de instrutor de condução e de diretor de escola de condução e a certificação das entidades formadoras"	Art. 37º	Escolas de condução e examinadores	São requisitos para o acesso à profissão de instrutor de condução: (b) Possuir uma carta de condução definitiva da categoria B há pelo menos dois anos; (c) Possuir um certificado de aptidão pedagógica ou um certificado de competência pedagógica como formador ou título equivalente, reconhecido nos termos da Lei n.º 9/2009 (alterada pela Lei nº 41/2012); (d) Ter frequentado um curso de formação para instrutores de condução ministrada por uma entidade de formação certificada.	Propõe-se, para o requisito (b), que seja eliminada a necessidade de ter dois anos adicionais de experiência de condução, uma vez que o instrutor de condução já possui uma licença completa da categoria B (ou seja, já tem três anos de experiência de condução privada). Propõe-se, para o requisito (c), que seja eliminada a necessidade de obter um certificado de aptidão pedagógica, tendo em conta que o curso de formação de 280 horas inclui um módulo de 25 horas sobre aptidão pedagógica [cf. item (d)]. Propõe-se, para o requisito (d), que seja reavaliada a proporcionalidade da carga horária e reduzidas as 280 horas de duração mínima para o curso de formação.



N.º OCDE	N.º e título do ato legislativo	Artigo	Categoria temática	Descrição da restrição à concorrência	Propostas de alteração legislativa e/ou regulatória
R-012	Lei n.º 14/2014 "Aprova o regime jurídico do ensino da condução, o acesso e o exercício da atividade de exploração de escolas de condução e das profissões de instrutor de condução e de diretor de escola de condução e a certificação das entidades formadoras"	Art. 42º (1)	Escolas de condução e examinadores	O ensino da condução das categorias A, A1, A2, A, BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D e DE depende do preenchimento, pelo instrutor de condução, dos seguintes requisitos: (a) Ser instrutor da categoria B há, pelo menos, um ano; (b) Ser titular da carta de condução da categoria cujo ensino pretende ministrar há, pelo menos, dois anos; (c) Ter frequentado curso de formação específico das categorias A, C, D ou E, conforme a categoria de ensino a que se pretende habilitar; (d) Ser aprovado nas provas de exame específicas das categorias referidas na alínea anterior.	Propõe-se, para o requisito (b), que seja eliminada a necessidade de ter dois anos adicionais de experiência de condução, uma vez que o instrutor de condução já possui uma licença completa da categoria B (ou seja, já tem três anos de experiência de condução privada), e já possui também uma licença dos grupos A, B, C e D (ou seja, já tem três anos de experiência de condução). Propõe-se, para o requisito (c), que seja eliminada a necessidade de frequentar um outro curso adicional para além daqueles já necessários para se qualificar como instrutor da categoria B [ver Art. 37º (c) (d)].
R-013	Lei n.º 14/2014 "Aprova o regime jurídico do ensino da condução, o acesso e o exercício da atividade de exploração de escolas de condução e das profissões de instrutor de condução e de diretor de escola de condução e a certificação das entidades formadoras"	Art. 53º (1); Art. 54º (1)	Escolas de condução e examinadores	O acesso à atividade de diretor de uma escola de condução depende do cumprimento dos seguintes requisitos: (b) Ter um título profissional válido de instrutor de condução há pelo menos cinco anos; (c) Possuir um certificado de aptidão pedagógica ou um certificado de competências pedagógicas de formador ou qualificação equivalente, reconhecida nos termos da Lei n.º 9/2009 (alterada pela Lei nº 41/2012); (d) Ter frequentado um curso de formação para diretor de escola de condução, ministrado por uma entidade de formação certificada.	Propõe-se a eliminação dos requisitos (b), (c) e (d), para o acesso à profissão como diretor de uma escola de condução, tendo em conta que as funções de gestão de uma escola de condução e as funções de ensino de condução são duas atividades diferentes.
R-014	Portaria n.º 185/2015 "Regulamenta a Lei n.º 14/2014, de 18 de março, que aprova o regime jurídico do ensino da condução, o ensino da condução para habilitação às categorias de carta de condução e o acesso e exercício da atividade de exploração de escolas de condução"	Art. 19º (2) (c)	Escolas de condução	A abertura de uma nova escola de condução depende do candidato confirmar, junto do IMT, que a nova escola de condução estará localizada num raio superior a 500 metros (m) de distância de uma outra escola de condução já existente.	Propõe-se que o legislador revogue o critério de licenciamento que impõe uma restrição geográfica de 500m de distância entre escolas de condução.
R-015	Portaria n.º 185/2015 "Regulamenta a Lei n.º 14/2014, de 18 de março, que aprova o regime jurídico do ensino da condução, o ensino da condução para habilitação às categorias de carta de condução e o acesso e exercício da atividade de exploração de escolas de condução"	Art. 19º (4)	Escolas de condução	A abertura de uma nova escola de condução depende da realização de uma inspeção pelo IMT, no prazo de 20 dias, contados a partir da data do pagamento da respetiva taxa administrativa, e que visa: atestar o cumprimento dos requisitos impostos para as instalações de uma escola de condução; assim como do seu plano de localização; e documentos comprovativos da competência profissional dos funcionários.	Propõe-se que o legislador considere que a decorrência do prazo de 20 dias, contados a partir da data do pagamento da respetiva taxa administrativa, sem que o IMT efetue a devida inspeção, possa gerar na esfera do interessado um deferimento tácito, podendo este legalmente iniciar a atividade.
R-016	Portaria n.º 185/2015 "Regulamenta a Lei n.º 14/2014, de 18 de março, que aprova o regime jurídico do ensino da condução, o ensino da condução para habilitação às categorias de carta de condução e o acesso e exercício da atividade de exploração de escolas de condução"	Art. 21º	Escolas de condução	O horário de funcionamento de uma escola de condução não pode iniciar-se antes das sete horas nem concluir-se depois das 24 horas. Não é permitido o funcionamento de uma escola de condução aos domingos e feriados.	Propõe-se que o legislador revogue as limitações impostas ao horário de funcionamento de escolas de condução aos domingos e feriados.
R-014	Portaria n.º 185/2015 "Regulamenta a Lei n.º 14/2014, de 18 de março, que aprova o regime jurídico do ensino da condução, o ensino da condução para habilitação às categorias de carta de condução e o acesso e exercício da atividade de exploração de escolas de condução"	Art. 19º (2) (c)	Escolas de condução	A abertura de uma nova escola de condução depende do candidato confirmar, junto do IMT, que a nova escola de condução estará localizada num raio superior a 500 metros (m) de distância de uma outra escola de condução já existente.	Propõe-se que o legislador revogue o critério de licenciamento que impõe uma restrição geográfica de 500m de distância entre escolas de condução.
R-015	Portaria n.º 185/2015 "Regulamenta a Lei n.º 14/2014, de 18 de março, que aprova o regime jurídico do ensino da condução, o ensino da condução para habilitação às	Art. 19º (4)	Escolas de condução	A abertura de uma nova escola de condução depende da realização de uma inspeção pelo IMT, no prazo de 20 dias, contados a partir da data do pagamento da respetiva taxa administrativa, e que visa: atestar o cumprimento dos requisitos impostos para as instalações de uma escola de condução; assim como do seu plano de localização; e documentos comprovativos da competência profissional dos funcionários.	Propõe-se que o legislador considere que a decorrência do prazo de 20 dias, contados a partir da data do pagamento da respetiva taxa administrativa, sem que o IMT efetue a devida inspeção, possa gerar na esfera do interessado um deferimento tácito, podendo este legalmente iniciar a atividade.





N.º OCDE	N.º e título do ato legislativo	Artigo	Categoria temática	Descrição da restrição à concorrência	Propostas de alteração legislativa e/ou regulatória
	categorias de carta de condução e o acesso e exercício da atividade de exploração de escolas de condução"				
R-016	Portaria n.º 185/2015 "Regulamenta a Lei n.º 14/2014, de 18 de março, que aprova o regime jurídico do ensino da condução, o ensino da condução para habilitação às categorias de carta de condução e o acesso e exercício da atividade de exploração de escolas de condução"	Art. 21º	Escolas de condução	O horário de funcionamento de uma escola de condução não pode iniciar-se antes das sete horas nem concluir-se depois das 24 horas. Não é permitido o funcionamento de uma escola de condução aos domingos e feriados.	Propõe-se que o legislador revogue as limitações impostas ao horário de funcionamento de escolas de condução aos domingos e feriados.
R-017	Portaria n.º 185/2015 "Regulamenta a Lei n.º 14/2014, de 18 de março, que aprova o regime jurídico do ensino da condução, o ensino da condução para habilitação às categorias de carta de condução e o acesso e exercício da atividade de exploração de escolas de condução"	Art. 25º (7)	Escolas de condução	Nos veículos de instrução de condução só é permitida a publicidade relacionada com a identificação da escola de condução e respetivos contactos.	Propõe-se que o legislador revogue as restrições à publicidade nos veículos de instrução de escolas de condução, tendo em conta que o automóvel continuará a ser identificado como um automóvel escolar.
R-018	Portaria n.º 185/2015 "Regulamenta a Lei n.º 14/2014, de 18 de março, que aprova o regime jurídico do ensino da condução, o ensino da condução para habilitação às categorias de carta de condução e o acesso e exercício da atividade de exploração de escolas de condução"	Anexo VI (1) (3)	Escolas de condução	As instalações de uma escola de condução devem preencher vários requisitos, para o seu licenciamento, pelo IMT: devem ter salas/divisões específicas; e estas, por sua vez, devem ter dimensões específicas. Por exemplo, o escritório do diretor deve ter pelo menos 10 m2; a sala de aula deve ter pelo menos 30 m2; o escritório administrativo deve ter pelo menos 15 m2. As salas de aula de uma escola de condução estão limitadas a um máximo de 20 alunos por sala de aula.	Propõe-se que sejam eliminadas as disposições que impõem dimensões mínimas para as salas/divisões de uma escola de condução, devendo os operadores terem liberdade para dimensionarem a sua oferta à procura. Propõe-se que seja eliminado o limite máximo de 20 alunos por sala de aula, devendo os operadores terem liberdade para dimensionarem a sua oferta à procura; podendo, igualmente, serem exploradas vias de <i>e-learning</i> .



### III.4.4.2. Institutos de formação de condutores profissionais

#### Diplomas legais objeto de propostas de alteração legislativa e regulatória específicas (Cf. Anexo 24)

- Decreto-Lei n.º 126/2009, de 27 de maio, alterado pelo Decreto-Lei n.º 65/2014, de 7 de maio, que estabelece o regime relativo à qualificação inicial e à formação contínua dos motoristas de determinados veículos rodoviários afetos ao transporte de mercadorias e de passageiros;
- Portaria n.º 1200/2009, de 8 de outubro, que estabelece as condições de candidatura a licenciamento por entidades formadoras e de renovação do respetivo alvará e define os recursos necessários para assegurar a qualidade da formação dos motoristas de veículos rodoviários de mercadorias e de passageiros;
- Deliberação n.º 3256/2009 (IMT), de 7 de dezembro, que estabelece as condições de homologação, organização e ministração dos cursos de formação de motoristas de determinados veículos afetos ao transporte rodoviário de passageiros e mercadorias;
- Deliberação n.º 3257/2009 (IMT), de 7 de dezembro, que estabelece as condições de funcionamento dos centros de formação de motoristas de determinados veículos afetos ao transporte rodoviário de passageiros e mercadorias.

#### Propostas-chave de alteração legislativa e/ou regulatória

##### Regime de licenciamento

O acesso à atividade dos institutos de formação de condutores profissionais carece da obtenção de uma licença<sup>601</sup>, junto do IMT. Este procedimento administrativo é complexo, moroso e custoso, o que pode resultar numa barreira à entrada de potenciais operadores no mercado.

Na esteira da implementação da Diretiva Serviços<sup>602</sup>, outras formas menos restritivas de acesso a uma atividade para a prestação de serviços, a nível nacional, são passíveis de ser equacionadas. Na sequência da interpretação dada no Manual respeitante à implementação da Diretiva Serviços<sup>603</sup> são dados exemplos onde se determina expressamente que os serviços escolares, os serviços de aluguer de veículos e similares devem beneficiar de um acesso mais flexível ao mercado.

Neste contexto, e tomando o exemplo já implementado na legislação nacional de o acesso à atividade da prestação de serviços de aluguer de veículos de passageiros sem condutor (rent-a-car)<sup>604</sup>, poder ser efetuado com uma simples comunicação administrativa ao IMT, dispensando a necessidade de um regime de licenciamento, considera-se poder ser considerada idêntica solução.

A eliminação da licença contribuirá para fomentar a entrada de mais operadores, de ofertas mais competitivas, aumentando potencialmente o bem-estar dos consumidores.

#### Proposta de alteração legislativa e/ou regulatória

Propõe-se que o legislador revogue a necessidade de uma licença para a abertura de institutos de formação de condutores profissionais. Poderá ser equacionado o critério de acesso à atividade através de uma comunicação administrativa ao IMT.

##### Requisitos de capital mínimo

<sup>601</sup> Cf. Decreto-Lei n.º 126/2009, cit. *supra*, artigo 13.º, n.º 1.

<sup>602</sup> Cf. Diretiva (CE) n.º 2006/123/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 12 de dezembro, que estabelece as disposições que facilitam a liberdade de estabelecimento dos prestadores de serviços e a livre circulação de serviços ao nível europeu, transposta para o direito nacional pelo Decreto-Lei n.º 92/2010, de 26 de Junho.

<sup>603</sup> Cf. “Manual de execução da Diretiva Serviços”, 2008, p. 11, disponível em <https://publications.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/a4987fe6-d74b-4f4f-8539-b80297d29715>

<sup>604</sup> Cf. Decreto-Lei n.º 181/2012, cit. *supra*, artigo 3.º, n.º 1.



É imposto um critério de capacidade financeira às entidades requerentes de acesso à atividade de institutos de formação de condutores profissionais. Devem dispor de um capital social ou estatutário, ou constituir um fundo de reserva, nos montantes mínimos de EUR 50 000 e de EUR 25 000, conforme assumam a forma de sociedade comercial ou outra, respetivamente<sup>605</sup>.

A exigência de um capital mínimo como requisito para iniciar um negócio corresponde a uma barreira à entrada, aumentando os custos de entrada, o que pode limitar o número de operadores no mercado e por consequência, a concorrência.

Alternativas menos restritivas poderiam ser consideradas. O Código das Sociedades Comerciais e o Código de Registo Comercial português permitem a criação de sociedades de responsabilidade limitada (com capital social mínimo de EUR 1), sociedades anónimas ou sociedades de responsabilidade limitada (com capital social mínimo de EUR 1), sociedades anónimas (com um capital social mínimo de EUR 50 000) e cooperativas (com um capital mínimo de EUR 2 500). Este procedimento pode ser feito *online*, através da plataforma eletrónica “empresa na hora”<sup>606</sup>.

A implementação destas propostas permitirão aos operadores reinvestirem o seu capital, aumentando a sua competitividade e promovendo preços mais competitivos.

*Propostas de alteração legislativa e/ou regulatória*

Propõe-se que o legislador revogue o requisito de capital mínimo imposto a empresas que pretendem encetar a atividade como institutos de formação para condutores profissionais.

Propõe-se que qualquer outro montante de capital inicial necessário para o acesso à atividade, a nível nacional, esteja de acordo com as regras gerais para a constituição de uma empresa, em conformidade com o Código das Sociedades Comerciais e com o Código de Registo Comercial Português, podendo ser feito *online* através da plataforma “empresa na hora”<sup>607</sup>.

### **Restrições ao horário de funcionamento aos domingos e feriados**

Os institutos de formação de condutores profissionais não podem funcionar aos domingos ou dias feriados<sup>608</sup>.

As limitações ao funcionamento em dias feriados e domingos correspondem a barreiras à entrada e podem limitar o processo natural de oferta e procura. Por um lado, essas restrições afetam a escolha dos alunos. Por outro lado, funcionar aos domingos e feriados proporcionaria às empresas uma ferramenta de diferenciação, que lhes permitiria responder melhor às preferências dos alunos.

Além disso, uma parte substancial dos serviços (restaurantes, centros comerciais, etc.) pode funcionar em dias feriados e domingos, em Portugal, sendo que as instituições públicas com atribuições de supervisão das atividades económicas monitorizam estas atividades em conformidade (por exemplo, a ASAE - Autoridade de Segurança Alimentar e Económica).

Também a OCDE já recomendou a modificação da legislação da Grécia, no sentido de cláusulas de proibição de funcionamento de serviços aos domingos deverem ser eliminadas<sup>609</sup>.

A possibilidade de funcionamento aos domingos e dias feriados levará a uma melhor adequação entre a oferta e a procura, aumentando a concorrência e proporcionando ofertas mais competitivas por parte dos operadores no mercado.

*Proposta de alteração legislativa e/ou regulatória*

Propõe-se que o legislador revogue as limitações impostas ao horário de funcionamento de institutos de formação de condutores profissionais aos domingos e feriados.

<sup>605</sup> Cf. Decreto-Lei n.º 126/2009, cit. *supra*, artigo 16.º, n.º 2.

<sup>606</sup> [http://www.empresanahora.mj.pt/ENH/sections/PT\\_inicio.html](http://www.empresanahora.mj.pt/ENH/sections/PT_inicio.html)

<sup>607</sup> [http://www.empresanahora.mj.pt/ENH/sections/PT\\_inicio.html](http://www.empresanahora.mj.pt/ENH/sections/PT_inicio.html)

<sup>608</sup> Cf. Deliberação n.º 3257/2009, cit. *supra*, Título V.

<sup>609</sup> Cf. “OECD Competition Assessment Reviews: Greece”, OECD Publishing, Paris, 2013, pp. 82-86, disponível em <http://www.oecd.org/daf/competition/greece-competition-assessment-reviews.htm>



**Anexo 24: Propostas de alteração do quadro legislativo e regulatório de serviços auxiliares ao setor de transporte rodoviário: institutos de formação de condutores**

N.º OCDE	N.º e título do ato legislativo	Artigo	Categoria temática	Descrição da restrição à concorrência	Propostas de alteração legislativa e/ou regulatória
R-019	Decreto-Lei n.º 126/2009 (alterado pelo Decreto-Lei n.º 65/2014) "Licenciamento para institutos de formação e cursos de formação para condutores"	Art. 5º (5)	Institutos de formação e cursos de formação para condutores (passageiros e mercadoria)	O CAM deve ser emitido em papel, a fim de permitir a emissão de outro certificado, o CQM. O CQM, juntamente com a carta de condução, permite ao motorista o direito a exercer a profissão.	Propõe-se que o legislador altere a disposição, em consonância com a Diretiva (CE) n.º 2003/59/CE, Art. 10º (1) (alterada), eliminando a necessidade de ser emitido, fisicamente, o CAM, para por sua vez ser obtido o CQM, e, assim, ainda permitir que seja eliminada a taxa administrativa associada. Propõe-se que a disposição seja ainda alterada, de acordo com a proposta de alteração do Art. 10º (1) da Diretiva (CE) n.º 2003/59/CE (alterada), Anexo II - COM (2017) 47 final, sendo considerada a inserção da informação da carta de condução no CQM, e, assim, permitir a eliminação da necessidade de ser emitida a CQM fisicamente, aquando da renovação da carta de condução e, assim, ainda permitir que seja eliminada a taxa administrativa associada.
R-020	Decreto-Lei n.º 126/2009 (alterado pelo Decreto-Lei n.º 65/2014) "Licenciamento para institutos de formação e cursos de formação para condutores"	Art. 7º (b)	Institutos de formação e cursos de formação para condutores (passageiros e mercadoria)	O CAM obtido após a qualificação comum inicial (280 horas de formação) permite ao titular obter o CQM sob as seguintes condições: b) a partir dos 21 anos, para conduzir veículos das categorias D e D + E (passageiros).	Propõe-se a alteração da norma em relação ao sistema inicial de qualificação comum (280 horas de formação) para a obtenção do CAM, no uso da prerrogativa dada pelo Art. 5 (3) (a) (i) (ii) da Diretiva n.º 2003/59/CE (alterada), para o transporte público rodoviário de passageiros das categorias D1, D1 + E, D e D + E: - que seja permitida a sua obtenção a partir dos 20 anos (limitado ao território nacional) ou de 18 anos (limitado à condução de um autocarro vazio).
R-021	Decreto-Lei 126/2009 (alterado pelo Decreto-Lei n.º 65/2014) "Licenciamento para institutos de formação e cursos de formação para condutores"	Art. 8º (c)	Institutos de formação e cursos de formação para condutores (passageiros e mercadoria)	O CAM obtido após a qualificação inicial acelerada (140 horas de formação) permite ao titular obter o CQM de acordo com as seguintes condições: c) a partir da idade de 23 anos, para conduzir os veículos das categorias D e D + E (passageiros).	Propõe-se a alteração da norma em relação ao sistema inicial de qualificação acelerada (140 horas de formação) para a obtenção do CAM, no uso da prerrogativa dada pelo Art. 5 (3) (a) (i) da Diretiva n.º 2003/59/CE (alterada), para o transporte público rodoviário de passageiros das categorias D e D + E: - que seja permitida a sua obtenção a partir dos 21 anos.
R-022	Decreto-Lei n.º 126/2009 (alterado pelo Decreto-Lei n.º 65/2014) "Licenciamento para institutos de formação e cursos de formação para condutores"	Art. 13º (1)	Institutos de formação e cursos de formação para condutores (passageiros e mercadoria)	O licenciamento da atividade de formação é de responsabilidade do IMT. A licença consiste num alvará, emitido por um período de cinco anos, renovável mediante o cumprimento dos requisitos da licença.	Propõe-se a eliminação da necessidade de ser obtida uma autorização/reconhecimento prévio, para o acesso e exercício da atividade. Propõe-se, alternativamente, que o legislador considere a possibilidade de ser exigida apenas uma simples comunicação administrativa, ao IMT, submetida através da plataforma eletrónica do IMT, de acordo com o regime jurídico previsto para o acesso e exercício de outros serviços que não exigem um regime de licenciamento [cf. Decreto-Lei n.º 92/2010, Art. 5.º, Art. 6.º e Art. 23.º, que transpõe, em Portugal, a Diretiva Serviços (Diretiva (CE) n.º 2006/123/CE)].
R-023	Decreto-Lei n.º 126/2009 (alterado pelo Decreto-Lei n.º 65/2014) "Licenciamento para institutos de formação e cursos de formação para condutores"	Art. 16º (2)	Institutos de formação e cursos de formação para condutores (passageiros e mercadoria)	Para obter a licença, um instituto de formação deve satisfazer os critérios de capacidade financeira, ou seja, ter um capital social ou capital estatutário ou constituir um fundo de reserva, no montante mínimo de EUR 50 000 ou de EUR 25 000, consoante assumo a forma de uma sociedade comercial ou de uma sociedade de responsabilidade limitada de um só acionista, respetivamente.	Propõe-se que o legislador elimine a necessidade de um montante de capital mínimo para iniciar a atividade. Propõe-se que qualquer outro montante de capital inicial necessário para o início de uma atividade seja regido pelas regras gerais de constituição de uma empresa, em conformidade com o Código das Sociedades Comerciais e com o Código de Registo Comercial Português.
R-025	Portaria n.º 1200/2009 "Licenciamento de institutos de formação de condutores de determinados veículos destinados ao transporte rodoviário e de passageiros [Regulamento do Decreto-Lei n.º 126/2009, alterado pelo Decreto-Lei n.º 65/2014]"	Art. 2º (1) (a) (b)	Institutos de formação e cursos de formação para condutores (passageiros e mercadoria)	Para obter a licença, um instituto de formação deve provar que preenche os critérios de capacidade financeira (conforme estipulado no artigo 16.º, n.º 2, do Decreto-Lei n.º 126/2009, devidamente alterado), apresentando os seguintes elementos: a) um registo comercial recente; certificado ou código de acesso ao mesmo documento ou documento equivalente, dependendo da natureza jurídica do requerente; b) documento comprovativo do valor do fundo de reserva, quando aplicável.	Propõe-se que o legislador elimine a necessidade de um montante de capital mínimo para iniciar a atividade. Propõe-se que qualquer outro montante de capital inicial necessário para o início de uma atividade seja regido pelas regras gerais de constituição de uma empresa, em conformidade com o Código das Sociedades Comerciais e com o Código de Registo Comercial Português.
R-026	Portaria n.º 1200/2009 "Licenciamento de institutos de formação de condutores de determinados veículos destinados ao transporte rodoviário e de passageiros"	Art. 4º (3)	Institutos de formação e cursos de formação para condutores (passageiros e mercadoria)	Apenas formadores, instrutores e tutores autorizados a conduzir os veículos em questão e com experiência profissional de, pelo menos dois anos, podem fornecer formação prática de condução, habilitando os motoristas a obterem o CAM (Certificado de Competência Profissional para Motoristas) e o CQM (Cartão de Qualificação de Motoristas). De acordo com a legislação vigente [cf. Art. 37º e Art. 42º (1) da Lei n.º 14/2014], para o exercício da profissão de instrutor de condução, este profissional deve deter (i) uma carta de	Propõe-se a eliminação do requisito de dois anos adicionais de experiência de ensino profissional exigidos, uma vez que o instrutor de condução já tem, de acordo com a legislação vigente, de ter cinco anos de experiência de condução em regime privado [cf. Art. 37º e Art. 42º (1) da Lei n.º 14/2014].



N.º OCDE	N.º e título do ato legislativo	Artigo	Categoria temática	Descrição da restrição à concorrência	Propostas de alteração legislativa e/ou regulatória
	[Regulamento do Decreto-Lei n.º 126/2009, alterado pelo Decreto-Lei n.º 65/2014]"			condução “completa” da categoria B (ou seja, tem de ter três anos de experiência de condução privada), (ii) uma carta de condução dos grupos A, B, C e/ou D (que deseje ser formador), e, ainda, (iii) ter dois anos adicionais de experiência privada de condução (para além dos três anos iniciais de experiência de condução, para a categoria B). Assim, para exercerem o serviço de formadores, estes profissionais devem ter sete anos de prática de condução privada (3+2+2 anos), antes de iniciarem a sua atividade, o que parece ser desnecessário.	
R-027	Portaria n.º 1200/2009 "Licenciamento de institutos de formação de condutores de determinados veículos destinados ao transporte rodoviário e de passageiros [Regulamento do Decreto-Lei n.º 126/2009, alterado pelo Decreto-Lei n.º 65/2014]"	Art. 6º (2)	Institutos de formação e cursos de formação para condutores (passageiros e mercadorias)	As salas de formação devem ter uma área não inferior a 25 m2 e a capacidade máxima deve ser aferida à proporção de 1,5 m2 por estudante/formando.	Propõe-se que sejam eliminadas as disposições que impõem dimensões mínimas para as salas de um instituto de formação, devendo os operadores terem liberdade para dimensionarem a sua oferta à procura.
R-029	Deliberação (IMT) n.º 3256/2009 "Condições para a ratificação, organização e administração de cursos de formação para condutores (para obter o CAM) para certos veículos utilizados para o transporte rodoviário de passageiros e mercadorias" [Regulamenta Decreto-Lei n.º 126/2009, alterado pelo Decreto-Lei n.º 65 / 2014]	Título III (3)	Institutos de formação e cursos de formação para condutores (passageiros e mercadorias)	As aulas dos cursos de formação para condutores são compostas por um máximo de 25 formandos, tendo em conta as disposições do Art. 6º (2) da Portaria n.º 1200/2009.	Propõe-se que seja eliminado o limite máximo de 25 alunos por sala de aula, devendo os operadores terem liberdade para dimensionarem a sua oferta à procura; podendo, igualmente, serem exploradas vias de <i>e-learning</i> .
R-030	Deliberação IMT n.º 3257/2009 "Formalidades para o estabelecimento de institutos de formação licenciados [Regulamenta Decreto-Lei n.º 126/2009, alterado pelo Decreto-Lei n.º 65/2014]"	Título I (1) + Título II	Institutos de formação e cursos de formação para condutores (passageiros e mercadorias)	A abertura de um instituto de formação depende de autorização prévia do IMT.	Propõe-se que o legislador insira um prazo na norma para a realização da análise da documentação enviada, pelo requerente, com vista à obtenção de uma decisão de autorização prévia para o exercício da atividade. Propõe-se que se considere a possibilidade de a norma determinar que, no caso da análise e decisão não serem adotadas, no prazo estipulado, poder contudo ser iniciada a atividade, sem prejuízo dos poderes de fiscalização.
R-031	Deliberação IMT n.º 3257/2009 "Formalidades para o estabelecimento de institutos de formação licenciados [Regulamenta Decreto-Lei n.º 126/2009, alterado pelo Decreto-Lei n.º 65/2014]"	Título IV	Institutos de formação e cursos de formação para condutores (passageiros e mercadorias)	Os institutos de formação devem conservar, durante pelo menos cinco anos, os registos das atividades de formação executadas, bem como os <i>dossiers</i> individuais dos formandos.	Propõe-se que o legislador elimine a obrigatoriedade de ser mantido o registo dos cursos/atividades de formação realizados, bem como o arquivo individual dos formandos, por um período de cinco anos. Propõe-se, em alternativa, que seja reduzido o período de cinco anos, por outro limite de tempo, à luz dos princípios de adequação, necessidade e proporcionalidade.
R-032	Deliberação IMT n.º 3257/2009 "Formalidades para o estabelecimento de institutos de formação licenciados [Regulamenta Decreto-Lei n.º 126/2009, alterado pelo Decreto-Lei n.º 65/2014]"	Título V	Institutos de formação e cursos de formação para condutores (passageiros e mercadorias)	Os institutos de formação não estão autorizados a operar aos domingos ou feriados.	Propõe-se que o legislador revogue as limitações impostas ao horário de funcionamento de institutos de formação aos domingos e feriados.



### III.4.4.3. Centros de inspeção automóvel

#### Diplomas legais objeto de propostas de alteração legislativa e regulatória específicas (Cf. Anexo 25)

- Lei n.º 11/2011, de 26 de abril, alterada pelo Decreto-Lei n.º 26/2013, de 19 de fevereiro, que estabelece o regime jurídico de acesso e de permanência na atividade de inspeção técnica de veículos a motor e seus reboques e o regime de funcionamento dos centros de inspeção;
- Portaria n.º 378-A/2013, de 31 dezembro, que estabelece o valor das tarifas devidas pela realização das inspeções técnicas periódicas e reinspeções, inspeções para atribuição de matrícula e inspeções extraordinárias de veículos a motor e seus reboques, bem como pela emissão da segunda via da ficha de inspeção;
- Portaria n.º 221/2012, de 20 julho, alterada pela Portaria n.º 378-E/2013, de 31 dezembro, que estabelece os requisitos técnicos a que devem obedecer os centros de inspeção técnica de veículos (CITV), no âmbito da Lei n.º 11/2011, de 26 de abril;
- Deliberação n.º 95/2017 (IMT), de 4 de janeiro, que atualiza os valores das tarifas das inspeções técnicas de veículos (ano de 2017), regulamentando o artigo 21.º da Lei n.º 11/2011, de 26 de abril.

#### Propostas-chave de alteração legislativa e/ou regulatória

#### Restrições geográficas (requisitos mínimos de distância e população; e critérios de quota de mercado)

A autorização para abrir um novo centro de inspeção de veículos num determinado município, depende da distância entre os demais centros (de 1,5 km a 10 km), rácios de população (de 27 500 eleitores registados para mais de 300 000 eleitores registados; se houver menos de 27 500 pode também ser autorizado, desde que não exista um centro de inspeção no município e nos municípios vizinhos), e limitações de quota de mercado (limitado a 30% da mesma região NUTS II<sup>610</sup>).<sup>611</sup>

As restrições geográficas constituem uma barreira à entrada que limita o número de operadores numa determinada área geográfica. Isso significa que os operadores de uma determinada área estão protegidos de qualquer pressão competitiva e, conseqüentemente, têm poucos incentivos para mudar o seu modelo de negócio, seja para baixar os preços, melhorar o nível de serviço ou inovar os serviços oferecidos.

Isso é ainda agravado pela regulamentação de preços fixos e pelo facto de que os atuais centros de inspeção de veículos não podem oferecer serviços de reparação, restrições que serão analisadas abaixo.

Devido às restrições geográficas, quase metade dos municípios portugueses em Portugal continental não possui um centro de inspeção de veículos. Em novembro de 2017, havia 171 centros de inspeção em Portugal continental localizados em 278 municípios, a maioria dos quais localizados nas áreas metropolitanas de Lisboa e Porto e em outras áreas litorais.<sup>612</sup>

Todos os requisitos técnicos relacionados com a segurança das inspeções e os objetivos de segurança rodoviária já estão harmonizados ao nível da UE, pela Diretiva (UE) n.º 2014/45/UE<sup>613</sup>. Em Portugal, esta diretiva foi transposta pelo Decreto-Lei n.º 144/2017<sup>614</sup>, garantindo que todas as inspeções cumprem as normas técnicas estabelecidas ao nível da UE. Além disso, dois órgãos institucionais, a AMT e o IMT, têm atribuições e competências no que se refere às atividades dos centros de inspeção de veículos, garantindo a regulamentação adequada e a supervisão dos operadores no mercado bem como a aplicabilidade dos mecanismos legais existentes para garantir que os centros de inspeção cumprem as regras de segurança.

<sup>610</sup> NUTS - Nomenclatura das Unidades Territoriais Estatísticas.

<sup>611</sup> Cf. Lei n.º 11/2011, cit. *supra*, artigo 2.º, alíneas a), b), c) e d); e artigo 5.º.

<sup>612</sup> <http://www.imt-ip.pt/sites/IMTT/Portugues/Veiculos/Inspecao/AprovacaoCITVs/Paginas/CITV.aspx>

<sup>613</sup> Cf. Diretiva (UE) n.º 2014/45/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 3 de abril, relativa à inspeção técnica periódica dos veículos a motor e dos seus reboques e que revoga a Diretiva (CE) n.º 2009/40/CE.

<sup>614</sup> Cf. Decreto-Lei n.º 144/2017, de 29 de novembro, que altera o regime de inspeção técnica periódica de veículos em circulação na via pública, e estabelece os requisitos mínimos de inspeção técnica na estrada de veículos comerciais em circulação.



Trata-se de um setor que não foi objeto de uma total harmonização a nível europeu, sendo que os Estados-Membros continuam a ser competentes para definir as condições de acesso e exercício das atividades neste setor, no respeito das liberdades fundamentais garantidas pelo TFUE, especificamente no artigo 49.º TFUE.

Recorda-se que, em Portugal, a atividade de funcionamento de centros de inspeção é regulamentada pela Lei n.º 11/2011. No entanto, em julho de 2010, foi introduzido um outro regime pelo Decreto-Lei n.º 48/2010, que estabeleceu um paradigma de liberalização total, com livre acesso e exercício da atividade e um sistema tarifário com um limite máximo. Com base em números calculados pelo governo português, o preâmbulo do diploma refere que este ato legislativo teve como objetivo: tornar os serviços mais próximos dos cidadãos, em benefício dos consumidores, promover a concorrência; e cumprimento dos princípios de livre concorrência e liberdade de estabelecimento, estimando um impacto de entrada de cerca de 50% e poupanças. A vigência deste regime foi, todavia, parca, tendo sido revogada e repristinado o anterior regime, até à sua revogação pelo regime vigente.<sup>615</sup>

A comparação com outros Estados-Membros da UE mostra que os objetivos de política pública de garantir a segurança rodoviária e a qualidade das inspeções técnicas também podem ser alcançados através de meios menos restritivos. No Reino Unido, para criar um centro de inspeção (“estação MOT”), uma empresa só precisa pedir uma autorização, ilimitada no tempo, com uma “aprovação de princípio”, sem condições prévias de localização geográfica, população ou participação de mercado<sup>616</sup>. Em França, os operadores independentes só devem solicitar uma autorização, ilimitada no tempo, passível de auditoria de dois em dois anos de modo a garantir o cumprimento das condições exigidas<sup>617</sup>. E, em Espanha, embora existam quatro regimes ao nível nacional para administrar um centro de inspeção de veículos, pelo menos em duas comunidades autónomas (Madrid e Canárias), o acesso à atividade é livre<sup>618</sup>.

Com a eliminação das restrições geográficas, espera-se um aumento no número de centros de inspeção de veículos, o que poderá conduzir a um aumento do bem-estar dos consumidores, por economia de custos em deslocações. Cumulativamente com a implementação de outras propostas, como a da implementação de um regime de preço livre, ainda que sujeito a um limite máximo, permitiria ainda a redução de tarifas, bem como, uma pluralidade de serviços, numa opção de *one-stop-shop* com a possibilidade de serem oferecidos serviços de reparação nas mesmas instalações.

#### *Propostas de alteração legislativa e/ou regulatória*

Propõe-se que o legislador revogue as restrições geográficas (requisitos mínimos de distância e população; e critérios de quota de mercado) e adote um regime de acesso à atividade liberalizado exigindo que os requerentes ao estabelecimento de um centro de inspeção de veículos cumpram todos os requisitos técnicos estabelecidos pelo Decreto-Lei n.º 144/2017, que transpõe a Diretiva (UE) n.º 2014/45/UE.

### **Regulação de preços**

Os preços cobrados aos consumidores pelos serviços prestados são regulados, a nível governamental, com uma estrutura de preços fixos, com base no tipo de inspeção e na categoria do veículo, e são atualizados anualmente de acordo com a taxa de inflação.<sup>619</sup>

A fixação de preços para os serviços de centros de inspeção de veículos impede que os fornecedores concorram nos preços. Também reduz a concorrência entre operadores, impedindo-os de desenvolver novas estratégias de negócio e oferecer preços mais competitivos.

<sup>615</sup> O Decreto-Lei n.º 48/2010, de 11 de maio, foi revogado através da Resolução da Assembleia da República n.º 83/2010, de 30 de julho, repristinando o Decreto-Lei n.º 550/99, de 15 de dezembro, em última análise, revogado pela vigente Lei n.º 11/2011, cit. *supra*. V. <https://www.parlamento.pt/ActividadeParlamentar/Paginas/DetailIniciativa.aspx?BID=35551>

<sup>616</sup> Cf. *Driver and Vehicle Standards Agency (DVSA)*, disponível em <https://www.gov.uk/government/organisations/driver-and-vehicle-standards-agency>.

<sup>617</sup> Cf. Página oficial do Ministério dos Transportes/“*Préfet du département*” e o “Code de la Route”, Artigo L.311-1, Artigo L.323-1, Artigo R. 323-1 to Artigo R. 323-26) e Decreto de 18 junho 1991.

<sup>618</sup> Cf. Relatório da *Comisión nacional de los mercados y la competencia*, CNMC, IPN/CNMC/18/16”, disponível em [https://www.cnmc.es/sites/default/files/1503105\\_0.pdf](https://www.cnmc.es/sites/default/files/1503105_0.pdf).

<sup>619</sup> Cf. Lei n.º 11/2011, cit. *supra*, artigo 21.º, n.º 1; Portaria n.º 378-A/2013, cit. *supra*, artigo 2.º e Anexo; e Deliberação n.º 95/2017, cit. *supra*.



Uma vez que os requisitos técnicos já estão harmonizados a nível da UE pela Diretiva n.º 2014/45/UE, transposta pelo Decreto-Lei n.º 144/2017, os padrões de segurança e qualidade para os serviços de inspeções devem permanecer inalterados. Além disso, conforme acima referido, os dois organismos institucionais, a AMT e o IMT, com atribuições e competências no que se refere às atividades dos centros de inspeção de veículos, garantiriam a regulamentação adequada também ao nível dos preços, a supervisão dos operadores no mercado, bem como a aplicabilidade dos mecanismos legais existentes para garantir que os centros de inspeção cumprem as regras de segurança.

Recorda-se que, em Portugal, embora a atividade de funcionamento de centros de inspeção seja regulamentada pela Lei n.º 11/2011, vigorou, em julho de 2010, o Decreto-Lei n.º 48/2010, que estabeleceu um paradigma de liberalização total, com livre acesso e exercício da atividade e um sistema tarifário de preço livre ainda que sujeito a um valor máximo, visando promover a concorrência. A vigência deste regime foi, todavia, parca, tendo sido revogada e ripristinado o anterior regime, até à sua revogação pelo regime vigente.<sup>620</sup>

A análise comparativa com outros Estados-Membros da EU demonstra que existem medidas alternativas menos restritivas do que um regime baseado na fixação de preços, e que poderia promover a concorrência e ainda alcançar os objetivos de política pública prosseguidos. Por exemplo, no Reino Unido<sup>621</sup>, existe um sistema de preços máximos. Em França, os preços são definidos livremente<sup>622</sup>. Em Espanha, os três tipos de regimes coexistem, isto é, preços fixos, preços máximos e preços livres (Madrid e Canárias)<sup>623</sup>.

A eliminação dos preços fixos e a implementação de um regime de preço livre com um teto máximo reduziria as tarifas e promoveria a concorrência.

#### *Proposta de alteração legislativa e/ou regulatória*

Propõe-se que o legislador revogue o regime de preço fixo e introduza um sistema de preço livre com um teto máximo, permitindo descontos e a utilização de estratégias comerciais mais competitivas.

### **Restrições em atividades de reparação**

A legislação portuguesa proíbe expressamente o exercício de outras atividades nas instalações de centros de inspeção de veículos, como sejam, o fabrico, a reparação, o aluguer, a importação ou a comercialização de veículos, seus componentes e acessórios, bem como a exibição de publicidade relacionada com estas atividades.<sup>624</sup>

A restrição específica relativa a atividades de reparação constitui uma barreira à concorrência, limitando o objeto social das atividades que podem ser realizadas nas instalações de um centro de inspeção de veículos, restringindo as ações e atividades comerciais de um agente no mercado, bem como os serviços prestados aos consumidores. Também limita a capacidade do proprietário do centro de inspeção de criar economias de gama por meio da acumulação de atividades.

Esta proibição visa proteger o consumidor numa situação de informação assimétrica, evitando incentivos perversos por parte do inspetor de veículos para impor um número (desnecessário) de reparações, a fim de ver aprovada a inspeção ao seu veículo. Contudo, tal como acima referido, trata-se de uma atividade em que todos os requisitos técnicos relacionados com a segurança são harmonizados a nível da UE. A nível nacional, a Diretiva (EU) n.º 2014/45/UE foi transposta pelo Decreto-Lei n.º 144/2017, garantindo que todas as inspeções de veículos cumprem as normas técnicas estabelecidas a nível da UE. Compete à AMT e ao IMT garantir que a regulamentação e supervisão dos agentes do mercado sejam realizadas, aplicando os

<sup>620</sup> O Decreto-Lei n.º 48/2010, de 11 de maio, foi revogado através da Resolução da Assembleia da República n.º 83/2010, de 30 de julho, ripristinando o Decreto-Lei n.º 550/99, de 15 de dezembro, em última análise, revogado pela vigente Lei n.º 11/2011, cit. *supra*. V. <https://www.parlamento.pt/ActividadeParlamentar/Paginas/DetalleIniciativa.aspx?BID=35551>

<sup>621</sup> Cf. *Driver and Vehicle Standards Agency (DVSA)*, disponível em [https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment\\_data/file/487115/mot-test-fees-and-appeals-poster.pdf](https://www.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/487115/mot-test-fees-and-appeals-poster.pdf)

<sup>622</sup> Cf. Página oficial do Ministério dos Transportes/"*Préfet du département*" e o "Code de la Route", Artigo L.311-1, Artigo L.323-1, Artigo R. 323-1 to Artigo R. 323-26) e Decreto de 18 junho 1991.

<sup>623</sup> Cf. "Relatório da *Comisión nacional de los mercados y la competencia*, CNMC, IPN/CNMC/18/16", disponível em [https://www.cnmc.es/sites/default/files/1503105\\_0.pdf](https://www.cnmc.es/sites/default/files/1503105_0.pdf)

<sup>624</sup> Cf. Lei n.º 11/2011, cit. *supra*, artigo 13.º, n.º 3; e Portaria n.º 221/2012, cit. *supra*, artigo 8.º.





mecanismos legais existentes para garantir que os centros de inspeção cumpram as regras de segurança. De realçar, ainda, que os considerandos n.ºs 15 e 34 da Diretiva (UE) n.º 2014/45/UE não proíbem que os agentes económicos privados efetuem reparações de veículos e realizem inspeções técnicas.

Por último, a avaliação comparativa com outros Estados-Membros da UE mostra que os objetivos de política pública de garantir a segurança rodoviária e a qualidade das inspeções técnicas podem também ser atingidos por outras medidas menos restritivas. Por exemplo, no Reino Unido<sup>625</sup>, um centro de inspeção de veículos pode requerer a acumulação com a atividade de reparação automóvel. Em França<sup>626</sup>, como regra geral, tal acumulação de funções é proibida, mas excepcionalmente, os operadores podem realizar atividades de reparação a fim de garantir uma cobertura geográfica para todos os consumidores. Em Espanha<sup>627</sup>, a participação acionista das empresas é permitida em centros de inspeção e em oficinas de reparação, muito embora as reparações não possam ser realizadas nas instalações dos centros de inspeção, regime que já foi objeto de pronúncia pela autoridade espanhola da concorrência (CNMC) que considerou a disposição nacional restritiva e injustificada. Na Holanda, garagens autorizadas também podem funcionar como centros de inspeção de veículos<sup>628</sup>.

A implementação da proposta de alteração legislativa permitiria economias de gama. Proporcionaria aos consumidores beneficiar de uma gama mais ampla de serviços, em *one-stop-shop*, beneficiando em custos de deslocações.

*Proposta de alteração legislativa e/ou regulatória*

Propõe-se que o legislador revogue a proibição de separação destas duas atividades, como as de reparação e de inspeção de veículos, permitindo o licenciamento e o seu exercício nas mesmas instalações, devendo ser implementado um sistema totalmente liberalizado, desde que os requerentes cumpram todos os requisitos técnicos estabelecidos pelo Decreto-Lei n.º 144/2017, que transpõe a Diretiva (UE) n.º 2014/45/UE.

<sup>625</sup> Cf. página oficial do *UK Government, Driver and Vehicle Standards Agency (DVSA)*, disponível em <https://www.gov.uk/government/publications/mot-modernisation-it-specification> e <http://www.fleetstationmot.co.uk/>

<sup>626</sup> Cf. página oficial do Ministério dos Transportes/"*Préfet du département*" e o "*Code de la Route*", artigo R. 323-11.

<sup>627</sup> Cf. Relatório da "*Comisión nacional de los mercados y la competencia*, CNMC, IPN/CNMC/18/16, disponível em [https://www.cnmc.es/sites/default/files/1503105\\_0.pdf](https://www.cnmc.es/sites/default/files/1503105_0.pdf); e Real Decreto n.º 2042/1994, Real Decreto n.º 24/2008, e Projeto de Decreto Real.

<sup>628</sup> Cf. página oficial do *Institute for Road Safety Research*, disponível em <https://www.swov.nl/en/publication/periodic-vehicle-inspection-cars-mot>



**Anexo 25: Propostas de alteração do quadro legislativo e regulatório de serviços auxiliares ao setor de transporte rodoviário: centros de inspeção automóvel**

N.º OCDE	N.º e título do ato legislativo	Artigo	Categoria temática	Descrição da restrição à concorrência	Propostas de alteração legislativa e/ou regulatória
R-033	Lei n.º 11/2011 (alterada pelo Decreto-Lei n.º 26/2013) "Regime jurídico de acesso à atividade de inspeção técnica dos veículos a motor e reboques e regime de funcionamento dos centros de inspeção"	Art. 2º (a) (b) (c) (d); Art. 5º	Centros de inspeção	O acesso à atividade e a abertura de um novo centro de inspeção de veículos encontra-se sujeito ao respeito por condições geográficas, populacionais e de quota de mercado: (a) Num município com mais de 27 500 eleitores registados pode ser autorizado desde que a relação entre o número de centros de inspeção já existentes e o número de eleitores registados não exceda um centro de inspeção para cada 27 500 eleitores registados; (b) Num município com um número inferior a 27 500 eleitores registados, pode ser autorizado desde que no município e nos municípios vizinhos não haja um centro de inspeção; (c) Não pode ser autorizado um novo centro de inspeção em locais em que a distância dos centros de inspeção existentes nos limites municipais seja inferior: a 10 km, medidos em linha reta pelos pontos de coordenadas GPS, exceto nos municípios com mais de 150 000 eleitores e menos de 300 000 eleitores, caso em que a distância mínima deve ser de 5 km, medida em linha reta por pontos de coordenadas GPS, e em municípios com mais de 300 000 eleitores, caso em que a distância mínima será de 2,5 km, medida em linha reta por pontos de coordenadas GPS; (d) Nos municípios das áreas metropolitanas de Lisboa e do Porto, devido à dimensão territorial dos municípios, a instalação de novos centros exige uma distância de 1,5 km entre os centros; Acresce que nenhuma entidade gestora de um centro de inspeção, individualmente ou através de participação direta ou indireta noutras sociedades, pode realizar a atividade de inspeção em mais de 30% dos centros de inspeção que operam numa determinada área geográfica - NUTS II [ver Regulamento (CE) n.º 1059/2003 e Decreto-Lei n.º 46/89].	Propõe-se que o legislador revogue as restrições geográficas (requisitos mínimos de distância e população; e critérios de quota de mercado) e adote um regime de acesso à atividade liberalizado exigindo que os requerentes ao estabelecimento de um centro de inspeção de veículos cumpram todos os requisitos técnicos estabelecidos pelo Decreto-Lei n.º 144/2017, que transpõe a Diretiva (UE) n.º 2014/45/UE.
R-034	Lei n.º 11/2011 (alterada pelo Decreto-Lei n.º 26/2013) "Regime jurídico de acesso à atividade de inspeção técnica dos veículos a motor e reboques e regime de funcionamento dos centros de inspeção"	Art. 3º; Art. 11º (1)	Centros de inspeção	O acesso à atividade de inspeção de veículos não está liberalizado, uma vez que só pode ser efetuado por entidades de gestão que, após a celebração de um contrato de gestão administrativa com o IMT, cumpram os requisitos geográficos, populacionais e de quotas de mercado, constantes do Art. 2º e do Art. 5º desta Lei. O contrato de gestão administrativa é estabelecido por um período de 10 anos, renovável por períodos iguais (sem limitação), desde que as condições legais para a sua atribuição se mantenham.	No contexto de implementação da proposta de alteração legislativa relativa ao Art. 2º (a) (b) (c) (d) e ao Art. 5º da Lei n.º 11/2011 - na qual se propõe que o legislador revogue as restrições geográficas (requisitos mínimos de distância e população; e critérios de quota de mercado) e adote um regime de acesso à atividade liberalizado exigindo que os requerentes ao estabelecimento de um centro de inspeção de veículos cumpram todos os requisitos técnicos estabelecidos pelo Decreto-Lei n.º 144/2017, que transpõe a Diretiva (UE) n.º 2014/45/UE -, considera-se que um contrato de gestão por um período de 10 anos, renovável sem limite, não será suscetível de causar danos à concorrência, atenta a perspetiva liberalização do acesso e exercício da atividade. Neste contexto, não é efetuada nenhuma proposta de alteração às normas identificadas.
R-036	Lei n.º 11/2011 (alterada pelo Decreto-Lei n.º 26/2013) "Regime jurídico de acesso à atividade de inspeção técnica dos veículos a motor e reboques e regime de funcionamento dos centros de inspeção"	Art. 6º (4)	Centros de inspeção	Após a apresentação de um primeiro pedido de gestão de um centro de inspeção técnica para um determinado município, outros pedidos só podem ser submetidos ao mesmo município no prazo de 30 dias. Após este período de 30 dias, todas as solicitações serão julgadas de acordo com seu mérito.	No contexto de implementação da proposta de alteração legislativa relativa ao Art. 2º (a) (b) (c) (d) e ao Art. 5º da Lei n.º 11/2011 - na qual se propõe que o legislador revogue as restrições geográficas (requisitos mínimos de distância e população; e critérios de quota de mercado) e adote um regime de acesso à atividade liberalizado exigindo que os requerentes ao estabelecimento de um centro de inspeção de veículos cumpram todos os requisitos técnicos estabelecidos pelo Decreto-Lei n.º 144/2017, que transpõe a Diretiva (UE) n.º 2014/45/UE -, considera-se que a fixação de um prazo de 30 dias para os requerentes prepararem o procedimento, após a primeira proposta ao IMT, para administrar um centro de inspeção, não será suscetível de causar danos à concorrência, atenta a perspetiva liberalização do acesso e exercício da atividade. Neste contexto, não é efetuada nenhuma proposta de alteração à norma identificada.
R-037	Lei n.º 11/2011 (alterada pelo Decreto-Lei n.º 26/2013) "Regime jurídico de acesso à atividade de inspeção técnica dos veículos a motor e reboques e regime de funcionamento dos centros de inspeção"	Art. 9º (2) (g)	Centros de inspeção	O regime de funcionamento dos centros de inspeção confiados a organismos privados, nos termos estabelecidos num contrato de gestão administrativa, exige que as entidades gestoras paguem uma garantia financeira, através de caução ou garantia bancária, a favor do IMT, pelo total cumprimento de todas as obrigações legais e contratuais assumidas, em montante a ser fixado em Resolução do Conselho de Administração do IMT.	Propõe-se que o decisor público regulamente a norma, tendo em consideração critérios transparentes, não discriminatórios e baseados no risco, para a fixação do montante da garantia financeira. Propõe-se que a norma seja alterada, no sentido de ser introduzida a possibilidade de a garantia financeira ser assegurada por outras formas alternativas, como um contrato de seguro.



N.º OCDE	N.º e título do ato legislativo	Artigo	Categoria temática	Descrição da restrição à concorrência	Propostas de alteração legislativa e/ou regulatória
R-038	Lei n.º 11/2011 (alterada pelo Decreto-Lei n.º 26/2013) "Regime jurídico de acesso à atividade de inspeção técnica dos veículos a motor e reboques e regime de funcionamento dos centros de inspeção"	Art. 13º (3)	Centros de inspeção	Nas instalações dos centros de inspeção, não podem ser realizadas outras atividades, com exceção das previstas no contrato de gestão administrativa ou expressamente autorizadas pelo IMT (ver artigo 8.º da Portaria 221/2012 que regula esta disposição).	Propõe-se que o legislador revogue a proibição de separação de atividades, como as de reparação e de inspeção de veículos, permitindo o licenciamento e o seu exercício nas mesmas instalações, devendo ser implementado um sistema totalmente liberalizado, desde que os requerentes cumpram todos os requisitos técnicos estabelecidos pelo Decreto-Lei n.º 144/2017, que transpõe a Diretiva (UE) n.º 2014/45/UE.
R-039	Lei n.º 11/2011 (alterada pelo Decreto-Lei n.º 26/2013) "Regime jurídico de acesso à atividade de inspeção técnica dos veículos a motor e reboques e regime de funcionamento dos centros de inspeção"	Art. 15º (1) (6)	Centros de inspeção	Quaisquer alterações que impliquem a extensão ou a redução do âmbito das atividades dos centros de inspeção ou a mudança das suas instalações, incluindo a instalação de novas linhas, dependem da aprovação do respetivo projeto, pelo IMT. A disposição estipula uma especificidade mediante a qual durante o primeiro período de 10 anos, para o primeiro contrato de gestão, promulgado após a entrada em vigor da presente lei, a redução do âmbito das atividades ou a mudança das instalações é proibida.	Propõe-se que sejam eliminadas as disposições que estabelecem discriminações entre os operadores, designadamente aquelas que estabelecem que para os operadores que assinaram o seu primeiro contrato de gestão, promulgado após a entrada em vigor desta lei, estão proibidos de exigir uma redução do escopo da atividade ou uma mudança das instalações.
R-042	Lei n.º 11/2011 (alterada pelo Decreto-Lei n.º 26/2013) "Regime jurídico de acesso à atividade de inspeção técnica dos veículos a motor e reboques e regime de funcionamento dos centros de inspeção"	Art. 21º (1)	Centros de inspeção	Os preços de inspeção e reinspeção são fixos, com base no tipo de inspeção e na categoria do veículo, conforme previsto em portaria dos membros do Governo responsáveis pelas áreas de finanças e transportes (ver Portaria n.º 378-A/2013), e são atualizados anualmente, de acordo com a taxa de inflação (ver Deliberação n.º 95/2017, para os preços fixos, a serem cobrados em 2017).	Propõe-se que o legislador revogue o regime de preço fixo e introduza um sistema de preço livre sujeito a um limite máximo, permitindo descontos e a utilização de estratégias comerciais mais competitivas.
R-043	Lei n.º 11/2011 (alterada pelo Decreto-Lei n.º 26/2013) "Regime jurídico de acesso à atividade de inspeção técnica dos veículos a motor e reboques e regime de funcionamento dos centros de inspeção"	Art. 35º (1)	Centros de inspeção	A apresentação de uma candidatura para a abertura de um novo centro de inspeção de veículos implica o pagamento de uma taxa administrativa, devida pela apresentação e avaliação da sua candidatura, pelo IMT. O valor da taxa administrativa deve ser fixado por uma portaria conjunta dos membros do Governo responsáveis pelos setores financeiro e de transportes. Atualmente, esta taxa administrativa encontra-se fixada pela Portaria n.º 1165/2010 (alterada pela Portaria n.º 97-A/2013, Anexo, Secção XI, A, 1) no valor de EUR 5 000.	Propõe-se que a norma seja alterada no sentido de ser inserida uma fórmula para a determinação da taxa administrativa, com base numa metodologia transparente, não-discriminatória e baseada no custo.
R-044	Portaria n.º 378-A/2013 "Estabelece os preços fixos para inspeções cobrados pelos centros de inspeção de veículos, regulando o Art. 21º da Lei n.º 11/2011"	Art. 2º e Anexo	Centros de inspeção	Os preços de inspeção e reinspeção são fixos, com base no tipo de inspeção e na categoria do veículo, conforme previsto em portaria dos membros do Governo responsáveis pelas áreas de finanças e transportes (ver Portaria n.º 378-A/2013), e são atualizados anualmente, de acordo com a taxa de inflação (ver Deliberação n.º 95/2017, para os preços fixos, a serem cobrados em 2017).	Propõe-se que o legislador revogue o regime de preço fixo e introduza um sistema de preço livre sujeito a um limite máximo, permitindo descontos e a utilização de estratégias comerciais mais competitivas.
R-045	Portaria n.º 221/2012 (alterada pela Portaria n.º 378-E/2013) "Requisitos técnicos dos centros técnicos de inspeção de veículos (CITV) [Regulamentos da Lei n.º 11/2011]"	Art. 8º	Centros de inspeção	Nas instalações dos centros técnicos de inspeção de veículos, é proibido realizar atividades relacionadas com produção, reparação, aluguer, importação ou comercialização de veículos, seus componentes e acessórios, bem como publicidade relacionada a essas atividades (ver Art. 13º (3) da Lei n.º 11/2011, na sua versão atualizada).	Propõe-se que o legislador revogue a proibição de separação destas duas atividades, como as de reparação e de inspeção de veículos, permitindo o licenciamento e o seu exercício nas mesmas instalações, devendo ser implementado um sistema totalmente liberalizado, desde que os requerentes cumpram todos os requisitos técnicos estabelecidos pelo Decreto-Lei n.º 144/2017, que transpõe a Diretiva (UE) n.º 2014/45/UE.
R-048	Deliberação (IMT) n.º 95/2017 "Estabelece os preços fixos de inspeção dos centros de inspeção de veículos, para 2017, regulando o Art. 21º da Lei n.º 11/2011"	Todo o diploma	Centros de inspeção	Os preços de inspeção e reinspeção são fixos, com base no tipo de inspeção e na categoria do veículo, conforme previsto em portaria dos membros do Governo responsáveis pelas áreas de finanças e transportes (ver Portaria n.º 378-A/2013), e são atualizados anualmente, de acordo com a taxa de inflação (ver Deliberação n.º 95/2017, para os preços fixos, a serem cobrados em 2017).	Propõe-se que o legislador revogue o regime de preço fixo e introduza um sistema de preço livre sujeito a um limite máximo, permitindo descontos e a utilização de estratégias comerciais mais competitivas.



### III.5. Propostas de alteração do quadro legislativo e regulatório do setor de transporte ferroviário

O setor ferroviário contribui de forma substancial para a economia portuguesa. Em 2015, esse setor, diretamente, gerou um valor acrescentado bruto (VAB) de EUR 88,2 milhões<sup>629,630</sup> tendo sido responsável direto por 0,1% do Produto Interno Bruto (PIB)<sup>631</sup> e empregou 3.642 indivíduos<sup>632</sup>. Contudo, a contribuição total do setor ferroviário para a economia portuguesa não é limitada a esses valores, uma vez que deve ser tomada em consideração nesse contexto a totalidade da cadeia de produção dos serviços ferroviários<sup>633</sup>.

O setor ferroviário tem, igualmente, efeitos positivos significativos na coesão económica e social e no ambiente em Portugal.

Tais características do setor ferroviário verificam-se, do mesmo modo, na União Europeia (UE). Consequentemente, os países da UE e, em particular, Portugal têm considerado que a adoção de um quadro legislativo e regulatório que encoraje a concorrência no setor ferroviário e, assim, aumente a eficiência do mesmo é uma forma efetiva de estimular o progresso económico, social e ambiental.

Esse objetivo tem sido prosseguido ao nível da UE e ao nível de Portugal desde, respetivamente, a adoção da Diretiva (CEE) n.º 91/440/CEE, em 29.07.1991, e a transposição da mesma para a ordem jurídica Portuguesa, através do Decreto-Lei nº 252/95.

Parte substancial do quadro legislativo e regulatório Português aplicável ao setor ferroviário transpõe legislação da UE, e, como tal, é amplamente harmonizado com legislação europeia.

O Projeto “OECD Competition Assessment Reviews: Portugal” identificou um número limitado de normas pertencentes a esse quadro legislativo e regulatório que podem restringir desnecessariamente a concorrência no setor ferroviário Português. Em particular, analisou 39 diplomas Portugueses, considerou que 100 normas potencialmente prejudicariam a concorrência, e efetuou 77 recomendações.

É de notar que as seguintes matérias e, conseqüentemente, o quadro legislativo e regulatório aplicável, não foram analisados no âmbito do projeto: (i) a disponibilização de serviços de transporte ferroviário urbano e suburbano de passageiros; (ii) a autorização e a operação dos organismos notificados<sup>634</sup>; (iii) as regras, as condições, os princípios e os procedimentos aplicáveis no âmbito da infraestrutura ferroviária congestionada; (iv) os princípios e procedimentos aplicáveis no âmbito da definição e da cobrança de taxas de utilização da infraestrutura ferroviária; e (v) as regras, as condições, os princípios e os procedimentos aplicáveis no âmbito das passagens de nível ferroviárias.

O projeto estimou que a implementação completa de todas as recomendações geraria um aumento do excedente do consumidor de **EUR 2,46 milhões a EUR 12,53 milhões**<sup>635</sup>, decorrente da melhoria do contexto operacional do setor ferroviário Português e da consequente diminuição dos preços praticados.

O presente capítulo tem como objetivo a apresentação de propostas específicas de alteração do quadro legislativo e regulatório Português aplicável ao setor ferroviário baseadas nas recomendações efetuadas pelo Projeto. Essas propostas encontram-se agrupadas nas seguintes matérias: (i) gestão e operação da infraestrutura ferroviária, objeto do capítulo III.5.1; (ii) transporte ferroviário, objeto do capítulo III.5.2; (iii) maquinistas e agentes para o acompanhamento de comboios, objeto do capítulo III.5.3.

<sup>629</sup> Fonte: INE (“valor acrescentado bruto (€) das empresas por atividade económica (subclasse - CAE Rev. 3) e escalão de pessoal ao serviço”, acedido em 26.10.2017).

<sup>630</sup> O presente capítulo não toma em consideração os setores da administração pública, da defesa e da segurança social, uma vez que os mesmos não têm uma relação direta com o setor dos transportes em termos de atividades desempenhadas no respetivo âmbito.

<sup>631</sup> Fontes: (i) INE (“valor acrescentado bruto (€) das empresas por atividade económica (subclasse - CAE Rev. 3) e escalão de pessoal ao serviço”, acedido em 26.10.2017); e (ii) OCDE (“value added and its components by activity, ISIC rev4”, acedido em 14.12.2017, e “GDP”, acedido em 12.12.2017).

<sup>632</sup> Fontes: (i) Eurostat (“annual detailed enterprise statistics for services (NACE Rev. 2 H-N and S95)”, acedidas em 17.12.2017); e (ii) INE (“pessoal ao serviço (nº) das empresas por ati. eco. (subclasse - CAE Rev. 3) e escalão de pessoal ao serviço”, acedido em 17.12.2017).

<sup>633</sup> A mesma inclui uma diversidade ampla de serviços, como a produção de comboios e a preparação de refeições.

<sup>634</sup> Entidades autorizadas para avaliar a conformidade ou a aptidão para utilização dos componentes de interoperabilidade e para efetuar a verificação dos subsistemas no âmbito da interoperabilidade ferroviária.

<sup>635</sup> Cf. “Relatório de Recomendações da OCDE”, Vol. I, *Transport Sector*, Portugal, 2018 (v. *Table 1.2*). O benefício anual estimado tem por pressuposto uma variação nos preços de -0,5% ou de -2,5%, respetivamente, e uma elasticidade da procura de 2,00.



### III.5.1. Gestão e operação da infraestrutura ferroviária

Como nota de contexto, refira-se que, desde 01.06.2015, a rede ferroviária Portuguesa é gerida pela Infraestruturas de Portugal, S.A. (IP), que é detida pelo Estado e encontra-se sujeita à tutela do Ministério do Planeamento e das Infraestruturas e do Ministério das Finanças. O objeto da IP e, como tal, a atividade principal desempenhada pela mesma é a conceção, projeto, construção, financiamento, conservação, exploração, requalificação, alargamento e modernização da rede ferroviária Portuguesa<sup>636</sup> e da rede rodoviária Portuguesa<sup>637</sup>.

De modo a permitir à IP prosseguir esse objeto, em 11.03.2016, o Estado e a IP celebraram um contrato no âmbito da rede ferroviária. Esse contrato estabelece as obrigações do Estado relativas ao financiamento do serviço público de gestão da infraestrutura e as obrigações da IP relativas ao cumprimento de objetivos de desempenho orientados para os utilizadores dessa infraestrutura<sup>638</sup> por um período de tempo de cinco anos.

A rede ferroviária Portuguesa é financiada através das seguintes fontes de rendimentos: (i) as tarifas de utilização dessa rede cobradas às empresas de transporte ferroviário; (ii) o excedente resultante do desenvolvimento de atividades complementares à exploração da rede em causa; e (iii) as indemnizações compensatórias atribuídas pelo Estado de forma a cobrir os custos incorridos pela IP com o cumprimento das respetivas obrigações de serviço público que não sejam cobertos pelas restantes fontes de rendimentos.

#### Diplomas legais objeto de propostas de alteração legislativa e regulatória específicas (Cf. Anexo 26)

- Decreto-Lei nº 217/2015, de 7 de outubro, que estabelece as regras, as condições, os princípios e os procedimentos aplicáveis no âmbito da gestão da infraestrutura ferroviária e do transporte ferroviário;
- Decreto-Lei nº 27/2011, de 17 de fevereiro, alterado pelo Decreto-Lei nº 216/2015, de 7 de outubro, que estabelece as condições técnicas e procedimentais relativas à segurança da circulação de comboios;
- Decreto-Lei nº 191/2008, de 25 de setembro, que estabelece os procedimentos aplicáveis no âmbito da entrada em serviço dos subsistemas dos sistemas ferroviários transeuropeus;
- Decreto-Lei nº 178/2007, de 8 de maio, que estabelece as condições aplicáveis no âmbito da realização, em Portugal, da interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade;
- Decreto-Lei nº 177/2007, de 8 de maio, que estabelece as condições aplicáveis no âmbito da realização, em Portugal, da interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu convencional;
- Decreto-Lei nº 146/2004, de 17 de junho, que define a vigência do regime jurídico transitório aplicável às tarifas pela utilização da infraestrutura ferroviária definido no Decreto-Lei nº 270/2003;
- Decreto-Lei nº 270/2003, de 28 de outubro, alterado pelo Decreto-Lei nº 217/2015, de 7 de outubro, que estabelece as condições aplicáveis no âmbito da gestão da infraestrutura ferroviária e do transporte ferroviário;
- Decreto-Lei nº 39780, de 21 de agosto de 1954, alterado pelo Decreto-Lei nº 58/2008, de 26 de março, que regulamenta a exploração e polícia dos caminhos-de-ferro;
- Regulamento nº 630/2011, de 5 de dezembro, que regulamenta a tarifação a aplicar no âmbito da disponibilização de serviços na rede ferroviária;
- Regulamento nº 473/2010, de 29 de abril, que regulamenta os mecanismos associados às tarifas pela utilização da infraestrutura ferroviária que promovam uma melhoria do respetivo desempenho;
- Regulamento nº 442/2010, de 29 de abril, que regulamenta a emissão de autorizações de segurança.

<sup>636</sup> Incluindo o comando e controlo da circulação ferroviária.

<sup>637</sup> Cf. Decreto-Lei nº 91/2015, artigo 2º, n.º 1, dos Estatutos da IP.

<sup>638</sup> Os objetivos de desempenho em causa abrangem uma ampla diversidade de variáveis, em particular a velocidade dos comboios, a fiabilidade das linhas, a satisfação dos utilizadores, a capacidade de rede, a gestão de ativos, o volume da atividade, os níveis de segurança e a proteção ambiental.



### *Propostas-chave de alteração legislativa e/ou regulatória*

#### **Procedimentos estabelecidos pela legislação**

Várias normas incluídas nos diplomas Portugueses aplicáveis à gestão e à operação da infraestrutura ferroviária referem-se a procedimentos aplicáveis no âmbito de uma ampla diversidade de matérias<sup>639</sup>, em particular: (i) da implementação de sistemas de gestão da segurança; (ii) da emissão, da alteração e da renovação de autorizações de segurança; e (iii) do acesso à infraestrutura ferroviária e sua utilização.

Contudo, a maioria desses procedimentos: (i) não estabelece um prazo máximo para certas fases, deixando às entidades responsáveis<sup>640</sup> margem de discricção relativamente à decisão sobre o período de tempo durante o qual recolhem e analisam informações ou documentação e, conseqüentemente, sobre o prazo para a decisão final; ou (ii) estabelece um prazo máximo apenas para parte de determinadas fases<sup>641</sup> sendo passível, em certos casos, que esse prazo não seja justificado atenta a quantidade e tipo de análise implícita.

Esta situação pode prejudicar a capacidade das (potenciais ou efetivas) empresas de transporte ferroviário de decidir e, em particular, de desenvolver os respetivos planos de negócio.

#### *Proposta de alteração legislativa e/ou regulatória*

Propõe-se que o legislador reanalise as normas procedimentais aplicáveis à gestão e à operação da infraestrutura ferroviária, no sentido destas passarem a definir um prazo máximo para a entidade responsável por uma determinada fase, decidir ou atuar, a partir da data de receção do pedido. Esse período de tempo deve ser estabelecido de forma a permitir à entidade em causa recolher todas as informações e documentação relevantes e refletir adequadamente sobre a sua decisão ou atuação.

Para as normas que já definam prazos máximos, se, em resultado dessa reavaliação, os períodos de tempo em causa forem considerados desadequados, propõe-se que esses prazos sejam reduzidos.

#### **Vigência da legislação**

Diversos diplomas Portugueses aplicáveis à gestão e à operação da infraestrutura ferroviária foram ultrapassados na sua substância por legislação mais recente (que regula as matérias em causa), perderam a sua eficácia (pois deveriam vigorar apenas durante um determinado período de tempo ou ser aplicáveis apenas em certos casos) ou deixaram de ser úteis (em resultado de desenvolvimentos tecnológicos)<sup>642</sup>.

Adicionalmente, outras normas aplicáveis à gestão e à operação da infraestrutura ferroviária incluídas no Decreto-Lei nº 39780 deixaram de ser aplicadas com a entrada em vigor do regime jurídico do setor público empresarial<sup>643</sup>, com a entrada em vigor do Código dos Contratos Públicos<sup>644</sup>, com a entrada em vigor dos contratos de concessão relevantes, com a liberalização do transporte ferroviário de mercadorias<sup>645</sup> ou com a entrada em vigor da Lei de Bases do Sistema de Transportes Terrestres<sup>646,647</sup>.

A ausência de revogação expressa desses diplomas e normas dificulta significativamente o acesso das (potenciais ou efetivas) empresas de transporte ferroviário a informação rigorosa e atempada relativa ao contexto operacional relevante. Tal tem como principais conseqüências o aumento dos recursos humanos e financeiros necessários para desenvolver a atividade em causa e o aumento do risco de as empresas em

<sup>639</sup> Cf. normas apresentadas no Anexo 26 identificadas com a seguinte numeração: (i) RL-002; (ii) RL-005; (iii) RL-019; (iv) RL-006; (v) RL-024; (vi) RL-025; e (vii) RL-026.

<sup>640</sup> Como a AMT ou o IMT.

<sup>641</sup> Como um prazo máximo para o IMT ou a AMT.

<sup>642</sup> Cf. normas apresentadas no Anexo 26 identificadas com a seguinte numeração: (i) RL\_AdC-002; (ii) RL\_AdC-003; (iii) RL\_AdC-004; (iv) RL\_AdC-005; (v) RL\_AdC-006; e (vi) RL\_AdC-007.

<sup>643</sup> Cf. Decreto-Lei nº 133/2013.

<sup>644</sup> Cf. Decreto-Lei nº 18/2008.

<sup>645</sup> Cf. Decreto-Lei nº 270/2003.

<sup>646</sup> Cf. Lei nº 10/90.

<sup>647</sup> Cf. normas apresentadas no Anexo 26 identificadas com a seguinte numeração: (i) RL-008; (ii) RL-009; (iii) RL-010; (iv) RL-011; (v) RL-012; (vi) RL-021; (vii) RL-013; e (viii) RL-014.



questão não cumprirem a legislação efetivamente em vigor (cumprindo, alternativamente, a legislação obsoleta).

*Proposta de alteração legislativa e/ou regulatória*

Propõe-se que o legislador revogue expressamente os diplomas e as normas incluídas em diplomas que cumpram um dos seguintes requisitos: (i) foram ultrapassados na sua substância por legislação mais recente, que regula as matérias em causa; (ii) perderam a sua eficácia; ou (iii) deixaram de ser úteis, em resultado de desenvolvimentos tecnológicos.

### **Implementação da legislação**

Várias normas incluídas nos diplomas Portugueses aplicáveis à gestão e à operação da infraestrutura ferroviária preveem explicitamente a aprovação de regulamentação relativa a uma vasta diversidade de matérias<sup>648</sup>, em particular à repartição de capacidade da infraestrutura ferroviária e à definição e à cobrança de tarifas aplicáveis à utilização da mesma. Contudo, em 01.05.2018, muita dessa regulamentação ainda não tinha sido adotada.

Adicionalmente, a implementação de diversas normas incluídas nos mesmos diplomas exige a intervenção da AMT ou do IMT<sup>649</sup>, em particular: (i) adotando decisões; (ii) definindo procedimentos ou requisitos administrativos; (iii) tomando as medidas necessárias e apropriadas para alcançar determinados objetivos; ou (iv) realizando estudos. Essa intervenção é orientada por regras, condições, princípios e procedimentos que as entidades em causa estabelecem tomando em consideração as especificidades das matérias em causa. No entanto, em 01.05.2018, esses elementos ainda não tinham sido publicados, especificamente na forma de linhas de orientação.

A inexistência de regulamentos e linhas de orientação de execução relativos às regras, às condições, aos princípios e aos procedimentos aplicados reforça a dificuldade do acesso das empresas de transporte ferroviário a informação rigorosa e atempada relativa ao contexto operacional relevante e a diminuição da capacidade de decidir e, em particular, de desenvolver os respetivos planos de negócio.

*Proposta de alteração legislativa e/ou regulatória*

Propõe-se que o legislador adote a regulamentação cuja aprovação é explicitamente prevista em normas que ainda não tenham sido plenamente regulamentadas.

Propõe-se, adicionalmente, que as regras, as condições, os princípios e os procedimentos aplicáveis à intervenção da AMT e do IMT previstas no âmbito da implementação de normas sejam publicados.

---

<sup>648</sup> Cf. norma apresentada no Anexo 26 identificada com a seguinte numeração: (i) RL\_AdC-009.

<sup>649</sup> Cf. normas apresentadas no Anexo 26 identificadas com a seguinte numeração: (i) RL\_AdC-016; (ii) RL\_AdC-017; (iii) RL\_AdC-022; (iv) RL\_AdC-023; e (v) RL\_AdC-024.



**Anexo 26: Propostas de alteração do quadro legislativo e regulatório do setor de transporte ferroviário: gestão e operação da infraestrutura ferroviária**

N.º OCDE	N.º e título do ato legislativo	Artigo	Categoria temática	Descrição da restrição à concorrência	Propostas de alteração legislativa e/ou regulatória
RL_AdC-009	Decreto-Lei nº 217/2015 "Regras, condições, princípios e procedimentos aplicáveis no âmbito da gestão da infraestrutura ferroviária e do transporte ferroviário"	Art. 4º (2)	Gestão e operação da infraestrutura ferroviária	A AMT deve determinar as regras, as condições, os princípios e os procedimentos aplicáveis no âmbito da repartição de capacidade da infraestrutura ferroviária e da definição e da cobrança de tarifas aplicáveis à utilização da mesma.	Propõe-se que a regulamentação cuja aprovação é explicitamente prevista na norma seja adotada.
RL_AdC-016	Decreto-Lei nº 217/2015 "Regras, condições, princípios e procedimentos aplicáveis no âmbito da gestão da infraestrutura ferroviária e do transporte ferroviário"	Art. 7º (3)	Gestão e operação da infraestrutura ferroviária e transporte ferroviário	A AMT pode determinar que as entidades que não sejam gestores da infraestrutura ferroviária devem contribuir para o desenvolvimento dessa infraestrutura, em particular através de investimentos na mesma, da respetiva manutenção e do financiamento da infraestrutura em causa.	Propõe-se que as regras, as condições, os princípios e os procedimentos aplicáveis à intervenção da AMT no âmbito da implementação da norma sejam publicados.
RL_AdC-017	Decreto-Lei nº 217/2015 "Regras, condições, princípios e procedimentos aplicáveis no âmbito da gestão da infraestrutura ferroviária e do transporte ferroviário"	Art. 8º (5)	Gestão e operação da infraestrutura ferroviária	A AMT pode determinar que os gestores da infraestrutura ferroviária devem equilibrar as respetivas contas sem beneficiar de financiamento público nos casos em que o transporte ferroviário esteja em condições de concorrer com outros modos de transporte.	Propõe-se que as regras, as condições, os princípios e os procedimentos aplicáveis à intervenção da AMT no âmbito da implementação da norma sejam publicados.
RL_AdC-022	Decreto-Lei nº 217/2015 "Regras, condições, princípios e procedimentos aplicáveis no âmbito da gestão da infraestrutura ferroviária e do transporte ferroviário"	Art. 31º (8)	Gestão e operação da infraestrutura ferroviária	A AMT deve decidir sobre a afetação do aumento das receitas dos gestores da infraestrutura ferroviária resultante da inclusão dos custos ambientais provocados pela exploração das composições em causa nas taxas de utilização dessa infraestrutura.	Propõe-se que as regras, as condições, os princípios e os procedimentos aplicáveis à intervenção da AMT no âmbito da implementação da norma sejam publicados.
RL-015	Decreto-Lei nº 217/2015 "Regras, condições, princípios e procedimentos aplicáveis no âmbito da gestão da infraestrutura ferroviária e do transporte ferroviário"	Art. 13º (6)	Instalações de serviço e serviços disponibilizados nas mesmas	Os gestores de instalações de serviço e as entidades que disponibilizam serviços nas mesmas devem decidir sobre os pedidos de acesso a essas instalações ou de disponibilização de serviços nas mesmas, respetivamente, no prazo máximo de 15 dias úteis a partir da data de receção dos pedidos.	Propõe-se que o período de tempo máximo para os gestores de instalações de serviço e as entidades que disponibilizam serviços nas mesmas decidirem seja diminuído de 15 dias úteis para cinco dias úteis a partir da data de receção dos pedidos.
RL-016	Decreto-Lei nº 217/2015 "Regras, condições, princípios e procedimentos aplicáveis no âmbito da gestão da infraestrutura ferroviária e do transporte ferroviário"	Art. 32º (9)	Gestão e operação da infraestrutura ferroviária	As taxas de infraestrutura para a utilização das linhas ferroviárias especificadas na Decisão nº 2009/561/CE nas quais sejam utilizados comboios equipados com o ETCS não devem ser diferenciadas com vista a incentivar o equipamento dos comboios com esse sistema.	Propõe-se que a norma seja alinhada com a Diretiva n.º 2012/34/UE, sendo alterados os casos em que as taxas de infraestrutura para a utilização das linhas ferroviárias especificadas na Decisão nº 2009/561/CE não devam ser diferenciadas, para os casos em que apenas possam ser utilizados nessas linhas comboios equipados com o ETCS.
RL-018	Decreto-Lei nº 217/2015 "Regras, condições, princípios e procedimentos aplicáveis no âmbito da gestão da infraestrutura ferroviária e do transporte ferroviário"	Art. 46º (4)	Gestão e operação da infraestrutura ferroviária	Os gestores da infraestrutura ferroviária que sejam confrontados com situações de conflito entre pedidos de capacidade de infraestrutura devem divulgar determinadas informações a cada uma das empresas de transporte ferroviário envolvidas nessas situações no prazo máximo de 30 dias úteis a partir da data de realização de consultas às empresas em causa com vista a resolver as referidas situações.	Propõe-se que a norma seja alinhada com a Diretiva n.º 2012/34/UE, sendo alterado o momento em que os gestores da infraestrutura ferroviária divulgam informações às empresas de transporte ferroviário, para uma data anterior à data de realização das consultas às mesmas. Propõe-se que o período de tempo máximo para os gestores da infraestrutura ferroviária efetuarem a referida divulgação de informações seja diminuído para o período de tempo adequado ao trabalho administrativo subjacente a essa tarefa, e seja anterior à data de realização das consultas em causa.
RL-002	Decreto-Lei nº 217/2015 "Regras, condições, princípios e procedimentos aplicáveis no âmbito da gestão da infraestrutura ferroviária e do transporte ferroviário"	Art. 56º (12)	Gestão e operação da infraestrutura ferroviária e transporte ferroviário	A AMT deve adotar medidas para resolver as queixas apresentadas à mesma por entidades interessadas na utilização de infraestrutura ferroviária relativas a situações em que considerem ter sido lesadas pelo gestor da infraestrutura em causa, por uma empresa de transporte ferroviário ou pelo operador da instalação de serviço em questão, informando as partes interessadas da sua decisão, no prazo máximo de 45 dias úteis a partir da data de receção de todas as informações pertinentes.	Propõe-se que a norma seja alinhada com a Diretiva n.º 2012/34/UE, sendo diminuído o período de tempo máximo para a AMT informar as partes interessadas da sua decisão, para seis semanas a partir da data de receção de todas as informações pertinentes. Propõe-se que a norma defina um período de tempo máximo para a decisão a partir da data de receção das queixas.
RL-003	Decreto-Lei nº 27/2011 (alterado pelo Decreto-Lei nº 216/2015)	Art. 11º (4)	Componentes de interoperabilidade	O fabricante de um componente de interoperabilidade ou o seu mandatário estabelecido em Portugal são as entidades primeiramente responsáveis por aplicar os requisitos estabelecidos pelas ETIs relevantes e, se aplicável, por outros instrumentos legislativos.	Propõe-se que a norma seja alinhada com o Art. 11º (1) do Decreto-Lei n.º 27/2011 e a Diretiva n.º 2008/57/CE, sendo alteradas as entidades primeiramente responsáveis pelo cumprimento das obrigações técnicas, para o fabricante do componente de interoperabilidade ou respetivo mandatário estabelecido na UE.





N.º OCDE	N.º e título do ato legislativo	Artigo	Categoria temática	Descrição da restrição à concorrência	Propostas de alteração legislativa e/ou regulatória
	"Condições técnicas e procedimentais relativas à segurança da circulação de comboios"				
RL_AdC-023	Decreto-Lei nº 27/2011 (alterado pelo Decreto-Lei nº 216/2015) "Condições técnicas e procedimentais relativas à segurança da circulação de comboios"	Art. 18º (4)	Subsistemas	O IMT deve decidir sobre a medida em que as ETIs relevantes devem ser aplicadas a projetos relacionados com a renovação ou readaptação de subsistemas de natureza estrutural nos casos em que as obras previstas possam afetar negativamente o nível de segurança global do sistema ferroviário e, conseqüentemente, sejam necessárias (novas) autorizações de entrada em serviço dos subsistemas em causa.	Propõe-se que as regras, as condições, os princípios e os procedimentos aplicáveis à intervenção do IMT no âmbito da implementação da norma sejam publicados.
RL_AdC-024	Decreto-Lei nº 27/2011 (alterado pelo Decreto-Lei nº 216/2015) "Condições técnicas e procedimentais relativas à segurança da circulação de comboios"	Art. 18º (6) (b)	Subsistemas	O IMT deve determinar as características técnicas que os subsistemas de natureza estrutural que sejam renovados ou readaptados devem ter, em substituição das respetivas características previstas nas ETIs relevantes, nos casos em que as obras previstas nos projetos relacionados com a renovação ou readaptação desses sistemas possam afetar negativamente o nível de segurança global do sistema ferroviário e, conseqüentemente, sejam necessárias (novas) autorizações de entrada em serviço dos subsistemas em causa.	Propõe-se que as regras, as condições, os princípios e os procedimentos aplicáveis à intervenção do IMT no âmbito da implementação da norma sejam publicados.
RL-004	Decreto-Lei nº 27/2011 (alterado pelo Decreto-Lei nº 216/2015) "Condições técnicas e procedimentais relativas à segurança da circulação de comboios"	Art. 40º (2)	Subsistemas	As autorizações de entrada em serviço de subsistemas de natureza estrutural nas partes da rede ferroviária que não sejam abrangidas pelas ETIs aquando da concessão das autorizações em causa devem ser concedidas em conformidade com o procedimento de entrada em serviço dos mesmos subsistemas nas restantes partes da rede ferroviária.	Propõe-se que a norma seja alinhada com a Diretiva n.º 2008/57/CE, sendo alterado o procedimento de autorização, para um procedimento em conformidade com as normas de segurança (referidas no Art. 66º-N do Decreto-Lei nº 270/2003) ou, se aplicável, com as normas técnicas para cada subsistema utilizadas para aplicar os respetivos requisitos essenciais [referidas nos Art. 15º (3) a Art. 15º (8) do Decreto-Lei nº 27/2011].
RL_AdC-002	Decreto-Lei nº 191/2008 "Procedimentos aplicáveis no âmbito da entrada em serviço dos subsistemas dos sistemas ferroviários transeuropeus"	Todos	Subsistemas	Estabelecimento dos processos a adotar pelos organismos notificados no âmbito da autorização de entrada em serviços de subsistemas. Vários <i>stakeholders</i> consideram as normas tacitamente revogadas, obsoletas ou em desuso.	Propõe-se que o diploma seja expressamente revogado.
RL_AdC-003	Decreto-Lei nº 178/2007 "Condições aplicáveis no âmbito da realização, em Portugal, da interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade"	Todos	Gestão e operação da infraestrutura ferroviária e transporte ferroviário	Estabelecimento de condições necessárias para realizar, em Portugal, a interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade. Vários <i>stakeholders</i> consideram as normas tacitamente revogadas, obsoletas ou em desuso.	Propõe-se que o diploma seja expressamente revogado.
RL_AdC-004	Decreto-Lei nº 177/2007 "Condições aplicáveis no âmbito da realização, em Portugal, da interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu convencional"	Todos	Gestão e operação da infraestrutura ferroviária e transporte ferroviário	Estabelecimento das condições necessárias para realizar, em Portugal, a interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu convencional, relativas: (i) à conceção, à construção, à entrada em serviço, à readaptação, à renovação, à exploração e à manutenção dos elementos que integram o sistema em causa colocados em serviço após 09.05.2007; e (ii) às qualificações profissionais e condições de saúde e segurança do pessoal que participa na exploração e na manutenção dos elementos que integram o sistema em causa colocados em serviço após 09.05.2007. Vários <i>stakeholders</i> consideram as normas tacitamente revogadas, obsoletas ou em desuso.	Propõe-se que o diploma seja expressamente revogado.
RL_AdC-005	Decreto-Lei nº 146/2004 "Regime jurídico transitório aplicável às tarifas pela utilização da infraestrutura ferroviária"	Todos	Gestão e operação da infraestrutura ferroviária	Definição da vigência do regime jurídico transitório aplicável às tarifas pela utilização da infraestrutura ferroviária definido no Decreto-Lei nº 270/2003. Vários <i>stakeholders</i> consideram as normas tacitamente revogadas, obsoletas ou em desuso.	Propõe-se que o diploma seja expressamente revogado
RL-005	Decreto-Lei nº 270/2003 (alterado pelo Decreto-Lei nº 217/2015) "Condições aplicáveis no âmbito da gestão da infraestrutura ferroviária e do transporte ferroviário"	Art. 66º-B (2)	Sistemas de gestão da segurança	O IMT deve aprovar ou recusar a aprovação de sistemas de gestão da segurança no prazo máximo de 30 dias a partir da data de receção de toda a documentação relevante.	Propõe-se que a norma defina o período de tempo máximo para decisão a partir da data de receção dos pedidos.



N.º OCDE	N.º e título do ato legislativo	Artigo	Categoria temática	Descrição da restrição à concorrência	Propostas de alteração legislativa e/ou regulatória
RL-019	Decreto-Lei nº 270/2003 (alterado pelo Decreto-Lei nº 217/2015) "Condições aplicáveis no âmbito da gestão da infraestrutura ferroviária e do transporte ferroviário"	Art. 66º-H (5)	Autorizações de segurança	Os titulares de autorizações de segurança devem informar o IMT das alterações substanciais nos pressupostos subjacentes à emissão dessas autorizações no prazo máximo de 10 dias úteis a partir da data de ocorrência das alterações em causa.	Propõe-se que a norma defina o período de tempo máximo para decisão a partir da data de receção da informação.
RL-006	Decreto-Lei nº 270/2003 (alterado pelo Decreto-Lei nº 217/2015) "Condições aplicáveis no âmbito da gestão da infraestrutura ferroviária e do transporte ferroviário"	Art. 66º-I (3)	Autorizações de segurança e certificados de segurança	O IMT deve decidir sobre os pedidos de certificação de segurança e os pedidos de autorização de segurança no prazo máximo de quatro meses a partir da data de receção de toda a documentação relevante.	Propõe-se que a norma seja alinhada com o Regulamento nº 442/2010 e o Regulamento nº 443/2010, sendo diminuído o período de tempo máximo para o IMT decidir, para 90 dias, a partir da data de receção de toda a documentação relevante. Propõe-se que a norma defina o período de tempo máximo decisão a partir da data de receção dos pedidos.
RL-007	Decreto-Lei nº 270/2003 (alterado pelo Decreto-Lei nº 217/2015) "Condições aplicáveis no âmbito da gestão da infraestrutura ferroviária e do transporte ferroviário"	Art. 66º-M (2)	Formação de pessoal ferroviário com funções de segurança relevantes	O IMT pode, se necessário, impor aos gestores da infraestrutura ferroviária e às empresas de transporte ferroviário que disponibilizem os seus serviços de formação de pessoal ferroviário com funções de segurança relevantes a todos os gestores da infraestrutura ferroviária e empresas de transporte ferroviário.	Propõe-se que a norma seja alinhada com a Diretiva n.º 2004/49/CE, sendo determinado que a disponibilização dos serviços de formação seja obrigatória nos casos em que as respetivas estruturas de formação estejam disponíveis apenas através dos serviços de um gestor da infraestrutura ferroviária ou de uma empresa de transporte ferroviário.
RL-008	Decreto-Lei nº 39780 (alterado pelo Decreto-Lei nº 58/2008) "Regulamento para a exploração e polícia dos caminhos-de-ferro"	Art. 7º (a)	Obras	As obras de importância superior a EUR 4.987,98 que não façam parte de planos já aprovados e não sejam de simples conservação ou renovação das linhas férreas e suas dependências devem ser aprovadas pelo Governo. Vários <i>stakeholders</i> consideram a norma tacitamente revogada, obsoleta ou em desuso.	Propõe-se que a norma seja expressamente revogada.
RL-009	Decreto-Lei nº 39780 (alterado pelo Decreto-Lei nº 58/2008) "Regulamento para a exploração e polícia dos caminhos-de-ferro"	Art. 7º (b)	Material fixo e material circulante	O emprego de novos tipos de material fixo ou circulante, a alteração da respetiva classificação ou o seu abate ao serviço deve ser aprovado pelo Governo. Vários <i>stakeholders</i> consideram a norma tacitamente revogada, obsoleta ou em desuso.	Propõe-se que a norma seja expressamente revogada.
RL-010	Decreto-Lei nº 39780 (alterado pelo Decreto-Lei nº 58/2008) "Regulamento para a exploração e polícia dos caminhos-de-ferro"	Art. 9º (1)	Material fixo e material circulante	A empresa ferroviária deve ter todo o material fixo e circulante que for necessário para assegurar a regularidade e eficiência da exploração dos caminhos-de-ferro. Vários <i>stakeholders</i> consideram a norma tacitamente revogada, obsoleta ou em desuso.	Propõe-se que a norma seja expressamente revogada.
RL-011	Decreto-Lei nº 39780 (alterado pelo Decreto-Lei nº 58/2008) "Regulamento para a exploração e polícia dos caminhos-de-ferro"	Art. 11º	Material fixo, material circulante e material acessório	O Governo pode substituir-se à empresa ferroviária para cumprir com as seguintes obrigações nos casos em que essa empresa não faça tal: (i) ter todo o material fixo e circulante que for necessário para assegurar a regularidade e eficiência da exploração dos caminhos-de-ferro; (ii) adotar, quer no material circulante, quer nas instalações fixas, os dispositivos de segurança que a técnica ferroviária aconselhar e providenciar no sentido de as carruagens terem as necessárias condições de comodidade; e (iii) conservar as linhas e suas dependências, com todo o seu material fixo, circulante e acessório, em bom estado de serviço. Nos casos em que faça tal, o Governo fica com o direito de arrecadar todas as receitas da empresa em causa até completar a importância das despesas feitas, salvo se a mesma empresa provar que lhe é impossível conseguir os meios financeiros para cumprir as obrigações. Vários <i>stakeholders</i> consideram a norma tacitamente revogada, obsoleta ou em desuso.	Propõe-se que a norma seja expressamente revogada.
RL-012	Decreto-Lei nº 39780 (alterado pelo Decreto-Lei nº 58/2008) "Regulamento para a exploração e polícia dos caminhos-de-ferro"	Art. 12º (1)	Gestão e operação da infraestrutura ferroviária e transporte ferroviário	A empresa ferroviária poderá, mediante proposta aprovada pelo Governo, estabelecer regimes especiais de exploração económica das linhas secundárias cujo rendimento não compense as despesas de exploração normal. Se, mesmo nesses regimes, a exploração em causa continuar a ser deficitária, poderá o Governo autorizar a cessação da mesma, desde que seja estabelecido pela empresa em questão ou contratado por essa empresa com outra empresa um serviço de transportes por estrada que substitua o serviço de transportes por linha férrea. Vários <i>stakeholders</i> consideram a norma tacitamente revogada, obsoleta ou em desuso.	Propõe-se que a norma seja expressamente revogada.
RL-021	Decreto-Lei nº 39780 (alterado pelo Decreto-Lei nº 58/2008)	Art. 12º (2)	Gestão e operação da infraestrutura ferroviária	A empresa ferroviária continua obrigada a conservar em bom estado todas as instalações e todos os aparelhos necessários para a exploração das linhas cuja exploração cessou, salvo se o Governo autorizou o levantamento das mesmas.	Propõe-se que a norma seja expressamente revogada.



N.º OCDE	N.º e título do ato legislativo	Artigo	Categoria temática	Descrição da restrição à concorrência	Propostas de alteração legislativa e/ou regulatória
	"Regulamento para a exploração e polícia dos caminhos-de-ferro"			Vários <i>stakeholders</i> consideram a norma tacitamente revogada, obsoleta ou em desuso.	
RL-013	Decreto-Lei nº 39780 (alterado pelo Decreto-Lei nº 58/2008) "Regulamento para a exploração e polícia dos caminhos-de-ferro"	Art. 20º (1)	Gestão e operação da infraestrutura ferroviária e transporte ferroviário	Dependem da aprovação do Governo os regulamentos internos da empresa ferroviária necessários ao serviço de exploração dos caminhos-de-ferro. Vários <i>stakeholders</i> consideram a norma tacitamente revogada, obsoleta ou em desuso.	Propõe-se que a norma seja expressamente revogada.
RL-014	Decreto-Lei nº 39780 (alterado pelo Decreto-Lei nº 58/2008) "Regulamento para a exploração e polícia dos caminhos-de-ferro"	Art. 21º	Pessoal que desempenha tarefas no âmbito da operação dos caminhos-de-ferro	O Governo estabelecerá o regime de horário de trabalho que seja adequado ao serviço de exploração dos caminhos-de-ferro. Vários <i>stakeholders</i> consideram a norma tacitamente revogada, obsoleta ou em desuso.	Propõe-se que a norma seja expressamente revogada.
RL-022	Decreto-Lei nº 39780 (alterado pelo Decreto-Lei nº 58/2008) "Regulamento para a exploração e polícia dos caminhos-de-ferro"	Art. 54º (2) (a)	Gestão e operação da infraestrutura ferroviária	Serão sempre ajuramentados os chefes de lanço, chefes e subchefes de distrito e guardas do sexo masculino.	Propõe-se que a norma seja alinhada com a Constituição da República Portuguesa, não determinando o género necessário para um indivíduo tornar-se chefe de lanço, chefe de distrito, subchefe de distrito ou guarda.
RL_AdC-006	Regulamento nº 630/2011 "Regulamento que estabelece o regime de tarifação para a rede ferroviária"	Todos	Gestão e operação da infraestrutura ferroviária e transporte ferroviário	Determinação dos métodos e das regras de cálculo a utilizar no âmbito da definição e da cobrança de tarifas aplicáveis à prestação de serviços ferroviários essenciais, adicionais e auxiliares. Vários <i>stakeholders</i> consideram as normas tacitamente revogadas, obsoletas ou em desuso.	Propõe-se que o diploma seja expressamente revogado.
RL_AdC-007	Regulamento nº 473/2010 "Regime jurídico aplicável aos mecanismos associados às tarifas pela utilização da infraestrutura ferroviária que promovam uma melhoria do respetivo desempenho"	Todos	Gestão e operação da infraestrutura ferroviária	Determinação das regras, das condições, dos princípios e dos procedimentos aplicáveis no âmbito da melhoria do desempenho da infraestrutura ferroviária através das tarifas aplicáveis à utilização da mesma. Vários <i>stakeholders</i> consideram as normas tacitamente revogadas, obsoletas ou em desuso.	Propõe-se que o diploma seja expressamente revogado.
RL-024	Regulamento nº 442/2010 "Regulamento para emissão de autorizações de segurança"	Art. 8º (1)	Autorizações de segurança	O IMT deve decidir sobre os pedidos de autorização de segurança no prazo máximo de 90 dias a partir da data de receção de toda a documentação relevante.	Propõe-se que a norma defina o período de tempo máximo para a decisão a partir da data de receção dos pedidos.
RL-025	Regulamento nº 442/2010 "Regulamento para emissão de autorizações de segurança"	Art. 11º (2)	Autorizações de segurança	Os titulares de autorizações de segurança devem submeter ao IMT um pedido de renovação dessas autorizações no prazo máximo de 60 dias antes da data de termo da validade das autorizações em causa.	Propõe-se que a norma defina o período de tempo máximo para o IMT decidir a partir da data de receção dos pedidos. Propõe-se que a norma determine que o IMT decida sobre os pedidos de renovação de autorizações de segurança antes da data de termo da validade das autorizações em causa.
RL-026	Regulamento nº 442/2010 "Regulamento para emissão de autorizações de segurança"	Art. 12º (3)	Autorizações de segurança	Os titulares de autorizações de segurança devem submeter ao IMT um pedido de alteração dessas autorizações no prazo máximo de 10 dias úteis a partir da data de ocorrência de alterações substanciais nos pressupostos subjacentes à emissão das autorizações em causa.	Propõe-se que a norma defina o período de tempo máximo para a decisão a partir da data de receção dos pedidos.



### III.5.2. Transporte ferroviário

Como nota de contexto, refira-se que o transporte ferroviário de mercadorias e o transporte ferroviário internacional de passageiros constituem serviços liberalizados desde 28.10.2003<sup>650</sup> e 24.03.2010<sup>651</sup>, respetivamente, e, como tal, encontram-se, desde então, abertos à concorrência.

Sem prejuízo, em 24.03.2011, o Estado e a CP celebraram um contrato no âmbito do transporte ferroviário de passageiros. Esse contrato definia as condições de prestação de serviço público nesse âmbito pela CP a vigorarem entre 24.03.2011 e 31.12.2019, que foi, entretanto, revogado. Em 01.05.2018, o Estado e a CP ainda não tinham celebrado um (novo) contrato que determinasse as condições de prestação de serviço público no âmbito do transporte ferroviário de passageiros pela CP, apesar de esta última continuar a assegurar a disponibilização dos serviços em causa.

Para além disso, em 22.06.1999, o Estado e a Fertagus celebraram um contrato de concessão para a exploração do serviço de transporte ferroviário suburbano de passageiros no Eixo Ferroviário Norte-Sul. Esse contrato foi renegociado em 08.06.2005 e o prazo de vigência diminuiu de 30 para seis anos. Em 26.11.2010, o prazo de vigência do contrato em causa foi prorrogado até 31.1.2.2019.

#### Diplomas legais objeto de propostas de alteração legislativa e regulatória específicas (Cf. Anexo 27)

- Decreto-Lei nº 217/2015, de 7 de outubro, que estabelece as regras, as condições, os princípios e os procedimentos aplicáveis no âmbito da gestão da infraestrutura ferroviária e do transporte ferroviário (“espaço ferroviário europeu único”);
- Decreto-Lei nº 27/2011, de 17 de fevereiro, alterado pelo Decreto-Lei nº 216/2015, de 7 de outubro, que estabelece as condições técnicas e procedimentais relativas à segurança da circulação de comboios;
- Decreto-Lei nº 20/2010, de 24 de março, que estabelece o regime jurídico aplicável ao transporte ferroviário internacional de passageiros;
- Decreto-Lei nº 191/2008, de 25 de setembro, que estabelece os procedimentos aplicáveis no âmbito da entrada em serviço dos subsistemas dos sistemas ferroviários transeuropeus;
- Decreto-Lei nº 178/2007, de 8 de maio, que estabelece as condições aplicáveis no âmbito da realização, em Portugal, da interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade;
- Decreto-Lei nº 177/2007, de 8 de maio, que estabelece as condições aplicáveis no âmbito da realização, em Portugal, da interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu convencional;
- Decreto-Lei nº 146/2004, de 17 de junho, que define a vigência do regime jurídico transitório aplicável às tarifas pela utilização da infraestrutura ferroviária definido no Decreto-Lei nº 270/2003;
- Decreto-Lei nº 270/2003, de 28 de outubro, alterado pelo Decreto-Lei nº 217/2015, de 7 de outubro, que estabelece as condições aplicáveis no âmbito da gestão da infraestrutura ferroviária e do transporte ferroviário;
- Decreto-Lei nº 39780, de 21 de agosto de 1954, alterado pelo Decreto-Lei nº 58/2008, de 26 de março, que regulamenta a exploração e polícia dos caminhos-de-ferro;
- Regulamento nº 630/2011, de 5 de dezembro, que regulamenta a tarifação a aplicar no âmbito da disponibilização de serviços na rede ferroviária;
- Regulamento nº 473/2010, de 6 de maio, que regulamenta os mecanismos associados às tarifas pela utilização da infraestrutura ferroviária que promovam uma melhoria do respetivo desempenho;
- Regulamento nº 443/2010, de 29 de abril, que regulamenta a emissão de certificados de segurança;
- Regulamento nº 18/2000, de 31 de julho, que estabelece as regras, as condições, os princípios e os procedimentos aplicáveis no âmbito da autorização de circulação de material circulante em exploração.

<sup>650</sup> Cf. Decreto-Lei nº 270/2003, de 28 de outubro, alterado pelo Decreto-Lei nº 217/2015, de 7 de outubro.

<sup>651</sup> Cf. Decreto-Lei nº 20/2010, de 24 de março.



### *Propostas-chave de alteração legislativa e/ou regulatória*

#### **Licenças para disponibilizar serviços de transporte ferroviário**

O Decreto-Lei nº 217/2015<sup>652</sup> determina que as licenças para disponibilizar serviços de transporte ferroviário devem ser válidas por um período de tempo máximo de cinco anos e que é renovável<sup>653</sup>.

Contudo, a Diretiva n.º 2012/34/UE<sup>654</sup> determina que essas licenças devem ser válidas enquanto os respetivos titulares cumprirem os requisitos necessários para disponibilizar os serviços em causa e podem ser revistas periodicamente, devendo essas revisões ser efetuadas, pelo menos, de cinco em cinco anos. Nesse contexto, é de notar que, nos termos do Decreto-Lei nº 217/2015<sup>655</sup>, o cumprimento dos referidos requisitos deve ser permanentemente verificado.

Sem prejuízo, o Decreto-Lei nº 217/2015 não estabelece os requisitos que o IMT deve cumprir no âmbito da definição do período de tempo específico durante o qual uma determinada licença para disponibilizar serviços de transporte ferroviário deve ser válida, em particular requisitos relacionados com não discriminação e tratamento uniforme das entidades em causa. Adicionalmente, o Decreto-Lei nº 217/2015 não define a periodicidade da renovação das licenças para disponibilizar serviços de transporte ferroviário e não estabelece os princípios e procedimentos aplicáveis a tal.

As principais consequências passíveis de ocorrer são: (i) um aumento significativo dos custos incorridos pelas empresas de transporte ferroviário, influenciados pelas taxas cobradas pelo IMT no âmbito da emissão e da renovação das licenças em causa, que variam entre EUR 25 000 e EUR 75 000<sup>656</sup>; (ii) um aumento da margem de discricionariedade no âmbito da emissão e da renovação das licenças em causa, podendo ser aplicadas condições desiguais a situações equivalentes e, desse modo, potencialmente colocando algumas empresas de transporte ferroviário em desvantagem concorrencial em relação a outras empresas de transporte ferroviário; (iii) um aumento da dificuldade do acesso das empresas de transporte ferroviário a informação rigorosa e atempada relativa ao contexto operacional relevante; e (iv) uma diminuição da capacidade dessas empresas de decidir e, em particular, de desenvolver os respetivos planos de negócio.

É, ainda, de notar que as licenças para disponibilizar serviços de transporte ferroviário não têm uma validade limitada na maioria dos países da UE e são revistas em cada período de tempo de três a cinco anos na maior parte dos países da UE<sup>657</sup>.

#### *Propostas de alteração legislativa e/ou regulatória*

Propõe-se que o legislador revogue a existência de um período de tempo máximo (atualmente, de cinco anos), durante o qual as licenças para disponibilizar serviços de transporte ferroviário são válidas, introduzindo na lei um critério segundo o qual as licenças são válidas enquanto os respetivos titulares cumprirem os requisitos necessários para disponibilizar os serviços em causa, sem prejuízo do necessário procedimento de revisão periódica do cumprimento daqueles requisitos de licenciamento, em linha com a Diretiva (UE) n.º 2012/34/EU.

Propõe-se, em alternativa, que o período de tempo durante o qual as licenças para disponibilizar serviços de transporte ferroviário são válidas seja alterado de um período de tempo máximo de cinco anos para exatamente cinco anos. Adicionalmente, propõe-se que a norma determine que as licenças em causa sejam renovadas consecutivamente por períodos de tempo iguais ao período de tempo durante o qual as mesmas foram inicialmente válidas.

Propõe-se, ainda, que a norma determine os princípios e procedimentos aplicáveis à revisão ou renovação das licenças para disponibilizar serviços de transporte ferroviário. Nesse contexto, propõe-se que a norma determine que as licenças em causa sejam válidas ao longo de todo o processo da respetiva revisão ou

<sup>652</sup> Cf. Decreto-Lei nº 217/2015, cit. *supra*, artigo 23.º, n.º 3.

<sup>653</sup> Cf. norma apresentada no Anexo 27 identificada com a seguinte numeração: (i) RL-036.

<sup>654</sup> Cf. Diretiva (UE) n.º 2012/34/UE, de 21 de novembro (alterada pela Diretiva (UE) n.º 2016/2370, de 14 de dezembro e pela Decisão (UE) n.º 2017/2075, de 4 de setembro), em particular, o artigo 23.º, n.º 2 desse diploma.

<sup>655</sup> Cf. Decreto-Lei nº 217/2015, cit. *supra*, artigo 24.º, n.º 1.

<sup>656</sup> Cf. Portaria nº 1165/2010, cit. *supra*, Anexo 1, Capítulo XVII, artigos 1.º a 4.º e 6.º a 7.º.

<sup>657</sup> Cf. "Communication on the implementation of the railway infrastructure package Directives ('first railway package')".



renovação; e que a consequência do incumprimento dos princípios e procedimentos em causa pelas empresas de transporte ferroviário seja a revogação das respetivas licenças e não a sua mera possibilidade.

### **Cobertura de responsabilidade civil necessária para disponibilizar serviços de transporte ferroviário**

O Decreto-Lei n.º 217/2015<sup>658</sup> determina que as licenças para disponibilizar serviços de transporte ferroviário não devem ser concedidas nos casos em que as empresas que requeiram as mesmas não disponham de cobertura da sua responsabilidade civil, em particular dos riscos decorrentes da sua atividade<sup>659</sup>, por um contrato de seguro que cubra um capital igual ou superior a EUR 10.000.000<sup>660</sup>.

Contudo, a Diretiva (UE) n.º 2012/34/UE<sup>661</sup> não especifica o tipo de cobertura de responsabilidade civil necessária para disponibilizar serviços de transporte ferroviário, prevendo que a mesma possa ser efetuada através de um seguro de responsabilidade civil ou de garantias disponibilizadas, em condições de mercado, por bancos ou outras empresas para a cobertura da responsabilidade em causa. Para além disso, a Diretiva n.º 2012/34/UE não define o capital mínimo que deve ser coberto nesse âmbito.

A definição de um tipo específico de cobertura de responsabilidade civil necessária para disponibilizar serviços de transporte ferroviário e do capital mínimo garantido pela mesma prejudica significativamente a capacidade das empresas de transporte ferroviário de decidir sobre essas matérias tomando em consideração apenas as suas necessidades.

Tal é passível de provocar um aumento dos custos incorridos pelas empresas nos casos em que: (i) as condições comerciais do seguro disponibilizadas a essas empresas sejam menos vantajosas que as condições comerciais de outras soluções de cobertura da responsabilidade; ou (ii) a atividade dessas empresas gere riscos inferiores aos riscos subjacentes ao capital mínimo que deve ser coberto pelo seguro de responsabilidade civil das empresas de transporte ferroviário definido na norma, o que torna esse capital mínimo desadequado para os riscos que cobre e, em particular, superior ao capital necessário.

É, ainda, de notar que a fundamentação do capital mínimo que deve ser coberto pelo seguro de responsabilidade civil das empresas de transporte ferroviário definido na norma e, em particular, a metodologia utilizada para calcular o mesmo não são conhecidas.

#### *Propostas de alteração legislativa e/ou regulatória*

Propõe-se que o legislador modifique o tipo de cobertura de responsabilidade civil necessária para disponibilizar serviços de transporte ferroviário, no sentido de serem incluídas outras formas alternativas, para além do seguro de responsabilidade civil, que sejam disponibilizadas em condições de mercado, por bancos ou outras empresas, para a cobertura da mesma responsabilidade, em conformidade com a Diretiva (UE) n.º 2012/34/UE.

Propõe-se, também, que o legislador especifique os critérios que o capital mínimo a ser coberto por responsabilidade civil, pelas empresas de transporte ferroviário, deva preencher, em particular, critérios relacionados com a adequabilidade do valor em questão aos riscos que deve cobrir. Se, em resultado de uma reavaliação, o valor atualmente vigente, de EUR 10.000.000, for considerado desadequado, propõe-se que esse valor seja diminuído para um valor adequado aos riscos cobertos e aos critérios que sejam definidos.

### **Implementação da legislação**

Várias normas incluídas nos diplomas Portugueses aplicáveis ao transporte ferroviário preveem explicitamente a aprovação de regulamentação relativa a uma vasta diversidade de matérias<sup>662</sup>, em particular

<sup>658</sup> Cf. Em particular, artigo 18.º, n.º 1, artigo 22.º, n.º 1 e artigo 22.º, n.º 2 desse diploma.

<sup>659</sup> Relacionados, nomeadamente, com acidentes que causem danos aos passageiros, à infraestrutura, à bagagem, à carga, ao correio e a terceiros.

<sup>660</sup> Cf. normas apresentadas no Anexo 27 identificadas com a seguinte numeração: (i) RL-027; (ii) RL-034; e (iii) RL-035.

<sup>661</sup> Cf. Diretiva (UE) n.º 2012/34/UE, de 21 de novembro (alterada pela Diretiva (UE) n.º 2016/2370, de 14 de dezembro e pela Decisão (UE) n.º 2017/2075, de 4 de setembro), em particular, o artigo 18.º (primeiro parágrafo) e artigo 22.º desse diploma.

<sup>662</sup> Cf. normas apresentadas no Anexo 27 identificadas com a seguinte numeração: (i) RL\_AdC-010; e (ii) RL\_AdC-011.



à elaboração de análises económicas e à entrada em serviço de veículos. Contudo, em 01.05.2018, muita dessa regulamentação ainda não tinha sido adotada.

Adicionalmente, a implementação de diversas normas incluídas nos mesmos diplomas exige a intervenção da AMT ou do IMT<sup>663</sup>, em particular: (i) adotando decisões; (ii) definindo procedimentos ou requisitos administrativos; (iii) tomando as medidas necessárias e apropriadas para alcançar determinados objetivos; ou (iv) realizando estudos. Essa intervenção é orientada por regras, condições, princípios e procedimentos que as entidades em causa estabelecem tomando em consideração as especificidades das matérias em causa. No entanto, em 01.05.2018, esses elementos ainda não tinham sido publicados, especificamente na forma de linhas de orientação.

A inexistência de regulamentos e linhas de orientação de execução relativos às regras, às condições, aos princípios e aos procedimentos aplicados podem potencialmente colocar dificuldades na clareza da informação a empresas de transporte ferroviário. As principais consequências dessa situação são o aumento da dificuldade do acesso das empresas de transporte ferroviário a informação rigorosa e atempada relativa ao contexto operacional relevante e a diminuição da capacidade das empresas decidirem e, em particular, de desenvolver os respetivos planos de negócio.

*Proposta de alteração legislativa e/ou regulatória*

Propõe-se que o legislador adote a regulamentação cuja aprovação é explicitamente prevista em normas que ainda não tenham sido plenamente regulamentadas.

Propõe-se, adicionalmente, que as regras, as condições, os princípios e os procedimentos aplicáveis à intervenção da AMT e do IMT previstas no âmbito da implementação de normas sejam publicados.

---

<sup>663</sup> Cf. normas apresentadas no Anexo 27 identificadas com a seguinte numeração: (i) RL\_AdC-016; (ii) RL\_AdC-019; (iii) RL\_AdC-020; (iv) RL-040; (v) RL\_AdC-021; (vi) RL\_AdC-023; (vii) RL\_AdC-024; (viii) RL\_AdC-025; e (ix) RL\_AdC-026.



**Anexo 27: Propostas de alteração do quadro legislativo e regulatório do setor de transporte ferroviário: transporte ferroviário**

N.º OCDE	N.º e título do ato legislativo	Artigo	Categoria temática	Descrição da restrição à concorrência	Propostas de alteração legislativa e/ou regulatória
RL_AdC-016	Decreto-Lei nº 217/2015 "Regras, condições, princípios e procedimentos aplicáveis no âmbito da gestão da infraestrutura ferroviária e do transporte ferroviário"	Art. 7º (3)	Gestão e operação da infraestrutura ferroviária e transporte ferroviário	A AMT pode determinar que as entidades que não sejam gestores da infraestrutura ferroviária devem contribuir para o desenvolvimento dessa infraestrutura, em particular através de investimentos na mesma, da respetiva manutenção e do financiamento da infraestrutura em causa.	Propõe-se que as regras, as condições, os princípios e os procedimentos aplicáveis à intervenção da AMT no âmbito da implementação da norma sejam publicados.
RL_AdC-010	Decreto-Lei nº 217/2015 "Regras, condições, princípios e procedimentos aplicáveis no âmbito da gestão da infraestrutura ferroviária e do transporte ferroviário"	Art. 11º (2)	Transporte ferroviário de passageiros	A AMT deve determinar os critérios que devem ser preenchidos pela análise económica objetiva dos riscos para o equilíbrio económico de um contrato de serviço público resultantes do exercício pelas empresas de transporte ferroviário, no âmbito da disponibilização de serviços de transporte ferroviário internacional de passageiros, do respetivo direito de embarcar e desembarcar passageiros nas estações situadas nos trajetos de serviços internacionais.	Propõe-se que a regulamentação cuja aprovação é explicitamente prevista na norma seja adotada.
RL-027	Decreto-Lei nº 217/2015 "Regras, condições, princípios e procedimentos aplicáveis no âmbito da gestão da infraestrutura ferroviária e do transporte ferroviário"	Art. 18º (1)	Transporte ferroviário	As licenças para disponibilizar serviços de transporte ferroviário não devem ser concedidas nos casos em que as empresas que requeiram as mesmas não disponham de cobertura da sua responsabilidade civil por um contrato de seguro.	Propõe-se que a norma seja alinhada com a Diretiva n.º 2012/34/UE, não definindo o tipo de cobertura de responsabilidade civil necessária para disponibilizar serviços de transporte ferroviário.
RL-029	Decreto-Lei nº 217/2015 "Regras, condições, princípios e procedimentos aplicáveis no âmbito da gestão da infraestrutura ferroviária e do transporte ferroviário"	Art. 19º (2) (c)	Transporte ferroviário	As licenças para disponibilizar serviços de transporte ferroviário não devem ser concedidas nos casos em que as empresas que requeiram as mesmas sejam empresas cuja falência tenha sido suspensa ou evitada por concordata, reconstituição empresarial, reestruturação financeira ou meio equivalente nos cinco anos anteriores à submissão ao IMT dos pedidos de concessão de licença em causa.	Propõe-se que a norma seja alinhada com a Diretiva n.º 2012/34/UE, sendo determinado que as licenças para disponibilizar serviços de transporte ferroviário não sejam concedidas nos casos em que as empresas que requeiram as mesmas sejam empresas cuja falência tenha sido declarada. Propõe-se que a delimitação temporal subjacente à reacquirição do requisito de boa reputação, quando tenha ocorrido uma situação de falência, possa ser readquirida pelo requerente que visa disponibilizar serviços de transporte ferroviário num prazo inferior aos cinco anos. Propõe-se que esse prazo seja reduzido para dois anos.
RL-030	Decreto-Lei nº 217/2015 "Regras, condições, princípios e procedimentos aplicáveis no âmbito da gestão da infraestrutura ferroviária e do transporte ferroviário"	Art. 19º (2) (d)	Transporte ferroviário	As licenças para disponibilizar serviços de transporte ferroviário não devem ser concedidas nos casos em que as pessoas responsáveis pela gestão das empresas que requeiram as mesmas tenham sido condenadas por crimes de abuso de confiança, burla, burla qualificada, burla de seguros, infidelidade ou favorecimento de credores.	Propõe-se que a norma seja alinhada com a Diretiva n.º 2012/34/UE, eliminando-se o critério da infidelidade do gestor, como passível de fundamentar uma decisão de recusa de uma licença.
RL-031	Decreto-Lei nº 217/2015 "Regras, condições, princípios e procedimentos aplicáveis no âmbito da gestão da infraestrutura ferroviária e do transporte ferroviário"	Art. 19º (2) (e)	Transporte ferroviário	As licenças para disponibilizar serviços de transporte ferroviário não devem ser concedidas nos casos em que as empresas que requeiram as mesmas ou as pessoas responsáveis pela gestão dessas empresas tenham sido condenadas pela prática de contraordenações graves no âmbito de atividades ferroviárias no ano anterior à submissão ao IMT dos pedidos de concessão de licença em causa.	Propõe-se que a norma seja alinhada com a Diretiva n.º 2012/34/EU, no sentido de que a perda do requisito de boa reputação, quer pelas empresas requerentes, quer pelas pessoas responsáveis pela gestão das empresas requerentes, derivado de uma condenação pela prática de contraordenações graves previstas em legislação específica aplicável ao setor dos transportes ocorra sempre, independentemente da decorrência do prazo de um ano.
RL-032	Decreto-Lei nº 217/2015 "Regras, condições, princípios e procedimentos aplicáveis no âmbito da gestão da infraestrutura ferroviária e do transporte ferroviário"	Art. 19º (2) (f)	Transporte ferroviário	As licenças para disponibilizar serviços de transporte ferroviário não devem ser concedidas nos casos em que as empresas que requeiram as mesmas ou as pessoas responsáveis pela gestão dessas empresas tenham sido condenadas pela prática de contraordenações muito graves no âmbito de matérias laborais nos dois anos anteriores à submissão ao IMT dos pedidos de concessão de licença em causa.	Propõe-se que a norma seja alinhada com a Diretiva n.º 2012/34/EU, no sentido de que a perda do requisito de boa reputação, quer pelas empresas requerentes, quer pelas pessoas responsáveis pela gestão das empresas requerentes, devido a uma condenação pela prática de contraordenações graves ou reiteradas no âmbito de matérias laborais ocorra sempre, independentemente da decorrência do prazo de dois anos.
RL-033	Decreto-Lei nº 217/2015 "Regras, condições, princípios e procedimentos aplicáveis no âmbito da gestão da infraestrutura ferroviária e do transporte ferroviário"	Art. 19º (2) (g)	Transporte ferroviário	As licenças para disponibilizar serviços de transporte ferroviário não devem ser concedidas nos casos em que as empresas que requeiram as mesmas pretendam disponibilizar transportes transfronteiriços de mercadorias sujeitos à legislação aduaneira e tenham sido ou as pessoas responsáveis pela gestão dessas empresas tenham sido condenadas por infrações de legislação aduaneira nos cinco anos anteriores à submissão ao IMT dos pedidos de concessão de licença em causa.	Propõe-se que a norma seja alinhada com a Diretiva n.º 2012/34/EU, no sentido de que a perda do requisito de boa reputação, quer pelas empresas requerentes, quer pelas pessoas responsáveis pela gestão das empresas requerentes, derivado de uma condenação por infrações graves ou reiteradas de legislação aduaneira ocorra sempre, independentemente da decorrência do prazo de cinco anos.





N.º OCDE	N.º e título do ato legislativo	Artigo	Categoria temática	Descrição da restrição à concorrência	Propostas de alteração legislativa e/ou regulatória
RL_AdC-018	Decreto-Lei nº 217/2015 "Regras, condições, princípios e procedimentos aplicáveis no âmbito da gestão da infraestrutura ferroviária e do transporte ferroviário"	Art. 20º (4)	Transporte ferroviário	O IMT pode determinar que as empresas que requeiram licenças para disponibilizar serviços de transporte ferroviário apresentem, no âmbito dos pedidos em causa, um relatório de auditoria e documentos adequados à análise da respetiva capacidade financeira elaborados por bancos, caixas de poupança pública, revisores oficiais de contas ou auditores.	Propõe-se que as regras, as condições, os princípios e os procedimentos aplicáveis à intervenção do IMT no âmbito da implementação da norma sejam publicados.
RL-034	Decreto-Lei nº 217/2015 "Regras, condições, princípios e procedimentos aplicáveis no âmbito da gestão da infraestrutura ferroviária e do transporte ferroviário"	Art. 22º (1)	Transporte ferroviário	As empresas de transporte ferroviário devem subscrever um seguro de responsabilidade civil, com vista a cobrirem os riscos decorrentes da respetiva atividade, relacionados, nomeadamente, com acidentes que causem danos aos passageiros, à infraestrutura, à bagagem, à carga, ao correio e a terceiros.	Propõe-se que o legislador modifique o tipo de cobertura de responsabilidade civil necessária para disponibilizar serviços de transporte ferroviário, no sentido de serem incluídas outras formas alternativas, para além do seguro de responsabilidade civil, que sejam disponibilizadas em condições de mercado, por bancos ou outras empresas, para a cobertura da mesma responsabilidade, em conformidade com a Diretiva (EU) n.º 2012/34/UE.
RL-035	Decreto-Lei nº 217/2015 "Regras, condições, princípios e procedimentos aplicáveis no âmbito da gestão da infraestrutura ferroviária e do transporte ferroviário"	Art. 22º (2)	Transporte ferroviário	O capital coberto pelo seguro de responsabilidade civil das empresas de transporte ferroviário deve ser igual ou superior a EUR 10.000.000,00.	Propõe-se que o legislador especifique os critérios que o capital mínimo a ser coberto por responsabilidade civil, pelas empresas de transporte ferroviário, deva preencher, em particular, critérios relacionados com a adequabilidade do valor em questão aos riscos que o mesmo deve cobrir. Se, em resultado de uma reavaliação do valor atualmente vigente, de EUR 10.000.000, for considerado desadequado, propõe-se que esse valor seja diminuído para um valor adequado aos riscos cobertos e aos critérios que sejam definidos.
RL-036	Decreto-Lei nº 217/2015 "Regras, condições, princípios e procedimentos aplicáveis no âmbito da gestão da infraestrutura ferroviária e do transporte ferroviário"	Art. 23º (3)	Transporte ferroviário	As licenças para disponibilizar serviços de transporte ferroviário devem ser válidas por um período de tempo máximo de cinco anos e que é renovável.	Propõe-se que o período de tempo máximo durante o qual as licenças para disponibilizar serviços de transporte ferroviário são válidas seja revogado. Propõe-se que a norma determine que essas licenças sejam válidas enquanto as empresas titulares das mesmas cumprirem os requisitos necessários para disponibilizar os serviços, em conformidade com a Diretiva n.º 2012/34/UE, e que sejam revistas de cinco em cinco anos. Propõe-se, em alternativa, que o período de tempo de validade para as licenças para disponibilizar serviços de transporte ferroviário seja alterado para exatamente cinco anos. Propõe-se que a norma determine que as licenças sejam renovadas consecutivamente por períodos de tempo iguais ao período de tempo durante o qual as mesmas foram inicialmente válidas. Propõe-se que a norma determine os princípios e procedimentos aplicáveis à revisão ou renovação das licenças para disponibilizar serviços de transporte ferroviário. Nesse contexto, propõe-se que a norma determine que: (i) as licenças sejam válidas ao longo de todo o processo da respetiva revisão ou renovação; e (ii) a consequência do incumprimento dos princípios e procedimentos em causa pelas empresas de transporte ferroviário seja a revogação das respetivas licenças.
RL_AdC-019	Decreto-Lei nº 217/2015 "Regras, condições, princípios e procedimentos aplicáveis no âmbito da gestão da infraestrutura ferroviária e do transporte ferroviário"	Art. 24º (3)	Transporte ferroviário	O IMT pode emitir licenças temporárias para disponibilizar serviços de transporte ferroviário, devem ser válidas por um período de tempo máximo de seis meses, nos casos em que as respetivas licenças (não temporárias) para disponibilizar os serviços em causa sejam suspensas ou revogadas devido ao não cumprimento do requisito relativo à capacidade financeira das empresas em questão necessário para manter a validade das mesmas.	Propõe-se que as regras, as condições, os princípios e os procedimentos aplicáveis à intervenção do IMT no âmbito da implementação da norma sejam publicados.
RL_AdC-020	Decreto-Lei nº 217/2015 "Regras, condições, princípios e procedimentos aplicáveis no âmbito da gestão da infraestrutura ferroviária e do transporte ferroviário"	Art. 24º (4)	Transporte ferroviário	O IMT pode decidir revogar licenças para disponibilizar serviços de transporte ferroviário em determinadas situações. A título ilustrativo, essas situações podem ser: (i) a suspensão ou prevenção por concordata, reconstituição empresarial, reestruturação financeira ou meio equivalente da falência das empresas de transporte ferroviário em causa sem perspectivas realistas de recuperação financeira no prazo máximo de um ano a partir da data de ocorrência do evento em causa; ou (ii) a inatividade das empresas de transporte ferroviário em causa nos seis meses seguintes à concessão das licenças em questão sem que as mesmas tenham submetido ao IMT um pedido de prorrogação desse período de tempo.	Propõe-se que as regras, as condições, os princípios e os procedimentos aplicáveis à intervenção do IMT no âmbito da implementação da norma sejam publicados.



N.º OCDE	N.º e título do ato legislativo	Artigo	Categoria temática	Descrição da restrição à concorrência	Propostas de alteração legislativa e/ou regulatória
RL-037	Decreto-Lei nº 217/2015 "Regras, condições, princípios e procedimentos aplicáveis no âmbito da gestão da infraestrutura ferroviária e do transporte ferroviário"	Art. 24º (4) (b)	Transporte ferroviário	As licenças para disponibilizar serviços de transporte ferroviário detidas por empresas cuja falência tenha sido suspensa ou evitada por concordata, reconstituição empresarial, reestruturação financeira ou meio equivalente sem perspectivas realistas de recuperação financeira no prazo máximo de um ano a partir da data de ocorrência do evento em causa podem ser revogadas.	Propõe-se que a norma seja alinhada com a Diretiva n.º 2012/34/UE, determinando que as licenças para disponibilizar serviços de transporte ferroviário detidas por empresas contra as quais estejam pendentes processos de falência ou similares sem perspectivas realistas de recuperação financeira num período de tempo razoável a partir da data de início dos processos sejam efetivamente revogadas. Propõe-se que a consequência do incumprimento do requisito da recuperação financeira, na sequência de situações de falência, seja alterada para a revogação efetiva das licenças e não apenas a sua mera possibilidade, conferindo certeza jurídica. Propõe-se que o prazo máximo de um ano seja reavaliado, em termos da sua adequação e proporcionalidade. Se, em resultado da reavaliação, o período de tempo em causa for considerado menor do que deveria ser, propõe-se que o mesmo seja aumentado de um ano para um período de tempo que cumpra plenamente o objetivo subjacente, em conformidade com a Diretiva n.º 2012/34/UE.
RL-038	Decreto-Lei nº 217/2015 "Regras, condições, princípios e procedimentos aplicáveis no âmbito da gestão da infraestrutura ferroviária e do transporte ferroviário"	Art. 24º (4) (l)	Transporte ferroviário	As licenças para disponibilizar serviços de transporte ferroviário detidas por empresas que não tenham iniciado a sua atividade nos seis meses seguintes à concessão das licenças em causa e que não tenham submetido ao IMT um pedido de prorrogação desse período de tempo podem ser revogadas.	Propõe-se que a norma seja alterada, sendo salvaguardado que, em caso de resposta afirmativa ao pedido de prorrogação do período de tempo em causa submetido ao IMT, as licenças para disponibilizar serviços de transporte ferroviário não sejam revogadas.
RL-040	Decreto-Lei nº 217/2015 "Regras, condições, princípios e procedimentos aplicáveis no âmbito da gestão da infraestrutura ferroviária e do transporte ferroviário"	Art. 24º (5)	Transporte ferroviário	O IMT pode decidir suspender licenças para disponibilizar serviços de transporte ferroviário nas situações cuja ocorrência poderia ter como consequência a revogação das mesmas, mas que foram consideradas como não sendo suficientemente graves para que tal fosse decidido. A título ilustrativo, essas situações podem ser: (i) a suspensão ou prevenção por concordata, reconstituição empresarial, reestruturação financeira ou meio equivalente da falência das empresas de transporte ferroviário em causa sem perspectivas realistas de recuperação financeira no prazo máximo de um ano a partir da data de ocorrência do evento em causa; ou (ii) a inatividade das empresas de transporte ferroviário em causa nos seis meses seguintes à concessão das licenças em questão sem que as mesmas tenham submetido ao IMT um pedido de prorrogação desse período de tempo.	Propõe-se que as licenças para disponibilizar serviços de transporte ferroviário sejam suspensas (e não potencialmente suspensas) nas situações cuja ocorrência poderia ter como consequência a revogação das mesmas, mas que foram consideradas como não sendo suficientemente graves para tal. Propõe-se que as regras, as condições, os princípios e os procedimentos aplicáveis à intervenção do IMT no âmbito da implementação da norma sejam publicados.
RL_AdC-021	Decreto-Lei nº 217/2015 "Regras, condições, princípios e procedimentos aplicáveis no âmbito da gestão da infraestrutura ferroviária e do transporte ferroviário"	Art. 24º (6)	Transporte ferroviário	O IMT deve determinar os pressupostos subjacentes à cessação da suspensão das licenças para disponibilizar serviços de transporte ferroviário.	Propõe-se que as regras, as condições, os princípios e os procedimentos aplicáveis à intervenção do IMT no âmbito da implementação da norma sejam publicados.
RL-002	Decreto-Lei nº 217/2015 "Regras, condições, princípios e procedimentos aplicáveis no âmbito da gestão da infraestrutura ferroviária e do transporte ferroviário"	Art. 56º (12)	Gestão e operação da infraestrutura ferroviária e transporte ferroviário	A AMT deve adotar medidas para resolver as queixas apresentadas à mesma por entidades interessadas na utilização de infraestrutura ferroviária relativas a situações em que considerem ter sido lesadas pelo gestor da infraestrutura em causa, por uma empresa de transporte ferroviário ou pelo operador da instalação de serviço em questão, informando as partes interessadas da sua decisão, no prazo máximo de 45 dias úteis a partir da data de receção de todas as informações pertinentes.	Propõe-se que a norma seja alinhada com a Diretiva n.º 2012/34/UE, diminuindo o período de tempo máximo para a AMT informar as partes interessadas da sua decisão para seis semanas a partir da data de receção de todas as informações pertinentes. Propõe-se que a norma defina o período de tempo máximo para a AMT decidir a partir da data de receção das queixas.
RL-003	Decreto-Lei nº 27/2011 (alterado pelo Decreto-Lei nº 216/2015) "Condições técnicas e procedimentais relativas à segurança da circulação de comboios"	Art. 11º (4)	Componentes de interoperabilidade	O fabricante de um componente de interoperabilidade ou o seu mandatário estabelecido em Portugal são as entidades primeiramente responsáveis por aplicar os requisitos estabelecidos pelas ETIs relevantes e, se aplicável, por outros instrumentos legislativos.	Propõe-se que a norma seja alinhada com o Art. 11º (1) do Decreto-Lei n.º 27/2011 e a Diretiva n.º 2008/57/CE, alterando as entidades primeiramente responsáveis por cumprir obrigações técnicas, para o fabricante do componente de interoperabilidade ou respetivo mandatário estabelecido na UE.
RL_AdC-023	Decreto-Lei nº 27/2011 (alterado pelo Decreto-Lei nº 216/2015) "Condições técnicas e procedimentais relativas à segurança da circulação de comboios"	Art. 18º (4)	Subsistemas	O IMT deve decidir sobre a medida em que as ETIs relevantes devem ser aplicadas a projetos relacionados com a renovação ou readaptação de subsistemas de natureza estrutural nos casos em que as obras previstas possam afetar negativamente o nível de segurança global do sistema ferroviário e, consequentemente sejam necessárias (novas) autorizações de entrada em serviço dos subsistemas em causa.	Propõe-se que as regras, as condições, os princípios e os procedimentos aplicáveis à intervenção do IMT no âmbito da implementação da norma sejam publicados.



N.º OCDE	N.º e título do ato legislativo	Artigo	Categoria temática	Descrição da restrição à concorrência	Propostas de alteração legislativa e/ou regulatória
RL_AdC-024	Decreto-Lei nº 27/2011 (alterado pelo Decreto-Lei nº 216/2015) "Condições técnicas e procedimentais relativas à segurança da circulação de comboios"	Art. 18º (6) (b)	Subsistemas	O IMT deve determinar as características técnicas que os subsistemas de natureza estrutural que sejam renovados ou readaptados devem ter, em substituição das respetivas características previstas nas ETIs relevantes, nos casos em que as obras previstas nos projetos relacionados com a renovação ou readaptação desses sistemas possam afetar negativamente o nível de segurança global do sistema ferroviário e, conseqüentemente, sejam necessárias (novas) autorizações de entrada em serviço dos subsistemas em causa.	Propõe-se que as regras, as condições, os princípios e os procedimentos aplicáveis à intervenção do IMT no âmbito da implementação da norma sejam publicados.
RL_AdC-011	Decreto-Lei nº 27/2011 (alterado pelo Decreto-Lei nº 216/2015) "Condições técnicas e procedimentais relativas à segurança da circulação de comboios"	Art. 20º (2)	Veículos	O IMT deve definir os casos em que a entrada em serviço de veículos deve ser precedida de autorizações complementares para tal.	Propõe-se que a regulamentação cuja aprovação é explicitamente prevista na norma seja adotada.
RL-041	Decreto-Lei nº 27/2011 (alterado pelo Decreto-Lei nº 216/2015) "Condições técnicas e procedimentais relativas à segurança da circulação de comboios"	Art. 20º (5)	Veículos	As autorizações de entrada em serviço de veículos concedidas antes de 19.07.2008 devem continuar válidas em conformidade com as condições em que tenham sido concedidas. A norma determina, porém, que estas autorizações devem também ter que cumprir certas condições constantes da legislação atualmente em vigor, não se limitando, por conseguinte, às condições estabelecidas à luz do normativo vigente antes de 19.07.2008.	Propõe-se que a norma seja alinhada com a Diretiva n.º 2008/57/CE, sendo revogada a necessidade de cumprimento das condições atualmente em vigor relativas aos critérios necessários para conceder autorizações complementares de entrada em serviço de veículos específicos.
RL_AdC-025	Decreto-Lei nº 27/2011 (alterado pelo Decreto-Lei nº 216/2015) "Condições técnicas e procedimentais relativas à segurança da circulação de comboios"	Art. 20º (6)	Veículos	O IMT pode conceder autorizações de entrada em serviço de um conjunto de veículos idênticos de um tipo de projeto de veículo.	Propõe-se que as regras, as condições, os princípios e os procedimentos aplicáveis à intervenção do IMT no âmbito da implementação da norma sejam publicados.
RL-043	Decreto-Lei nº 27/2011 (alterado pelo Decreto-Lei nº 216/2015) "Condições técnicas e procedimentais relativas à segurança da circulação de comboios"	Art. 24º (5)	Veículos	Os gestores da infraestrutura ferroviária devem diligenciar no sentido de assegurar que eventuais ensaios a ocorrer na respetiva rede, no âmbito de pedidos de autorização de entrada em serviço de veículos, sejam realizados no prazo máximo de 90 dias, a partir da data de submissão dos pedidos de realização de ensaio em causa.	Propõe-se que a norma seja alinhada com a Diretiva n.º 2008/57/CE, determinando que a calendarização de eventuais ensaios a ocorrer na infraestrutura ferroviária, no âmbito de pedidos de autorização de entrada em serviço de veículos, seja efetuada pelos gestores dessa infraestrutura em consulta com as entidades que submetam os pedidos de realização de ensaio em causa.
RL-004	Decreto-Lei nº 27/2011 (alterado pelo Decreto-Lei nº 216/2015) "Condições técnicas e procedimentais relativas à segurança da circulação de comboios"	Art. 40º (2)	Subsistemas	As autorizações de entrada em serviço de subsistemas de natureza estrutural nas partes da rede ferroviária que não sejam abrangidas pelas ETIs aquando da concessão das autorizações em causa devem ser concedidas em conformidade com o procedimento de entrada em serviço dos mesmos subsistemas nas restantes partes da rede ferroviária.	Propõe-se que a norma seja alinhada com a Diretiva n.º 2008/57/CE, alterando o procedimento de autorização para um procedimento em conformidade com as normas de segurança (referidas no Art. 66º-N do Decreto-Lei nº 270/2003) ou, se aplicável, as normas técnicas para cada subsistema utilizadas para aplicar os respetivos requisitos essenciais (referidas nos Art. 15º (3) a Art. 15º (8) do Decreto-Lei nº 27/2011).
RL-044	Decreto-Lei nº 27/2011 (alterado pelo Decreto-Lei nº 216/2015) "Condições técnicas e procedimentais relativas à segurança da circulação de comboios"	Art. 40º (3)	Veículos	As autorizações de entrada em serviço de veículos a serem utilizados ocasionalmente nas partes da rede ferroviária que não sejam abrangidas pelas ETIs aquando da concessão das autorizações em causa devem ser concedidas, relativamente a essas partes da rede ferroviária, em conformidade com o procedimento de entrada em serviço de veículos ou, se aplicável, o procedimento de entrada em serviço dos subsistemas de natureza estrutural nas restantes partes da rede ferroviária.	Propõe-se que a norma seja alinhada com a Diretiva n.º 2008/57/CE, determinando que o procedimento de autorização seja adotado, apenas, enquanto o alargamento do âmbito de aplicação das ETIs a toda a rede ferroviária não estiver concretizado. Propõe-se que o mesmo procedimento seja alterado para um procedimento em conformidade com o procedimento de entrada em serviço de veículos (estabelecido nos Art. 19º a Art. 28º do Decreto-Lei nº 27/2011) e com as normas de segurança (referidas no Art. 66º-N do Decreto-Lei nº 270/2003) ou, se aplicável, as normas técnicas para cada subsistema utilizadas para aplicar os respetivos requisitos essenciais (referidas nos Art. 15º (3) a Art. 15º (8) do Decreto-Lei nº 27/2011), em conformidade com a Diretiva n.º 2008/57/CE.
RL_AdC-001	Decreto-Lei nº 20/2010 "Regime jurídico aplicável ao transporte ferroviário internacional de passageiros"	Todos	Transporte ferroviário de passageiros	Estabelecimento da liberalização da atividade de disponibilização de serviços de transporte ferroviário internacional de passageiros e definição das regras, das condições, dos princípios e dos procedimentos aplicáveis no âmbito do acesso à infraestrutura ferroviária com vista à disponibilização desses serviços. Vários <i>stakeholders</i> consideram as normas tacitamente revogadas, obsoletas ou em desuso.	Propõe-se que o diploma seja expressamente revogado.
RL_AdC-002	Decreto-Lei nº 191/2008 "Procedimentos aplicáveis no âmbito da entrada em serviço dos subsistemas dos sistemas ferroviários transeuropeus"	Todos	Subsistemas	Estabelecimento dos processos a adotar pelos organismos notificados no âmbito da autorização de entrada em serviços de subsistemas. Vários <i>stakeholders</i> consideram as normas tacitamente revogadas, obsoletas ou em desuso.	Propõe-se que o diploma seja expressamente revogado.



N.º OCDE	N.º e título do ato legislativo	Artigo	Categoria temática	Descrição da restrição à concorrência	Propostas de alteração legislativa e/ou regulatória
RL_AdC-003	Decreto-Lei nº 178/2007 "Condições aplicáveis no âmbito da realização, em Portugal, da interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade"	Todos	Gestão e operação da infraestrutura ferroviária e transporte ferroviário	Estabelecimento de condições necessárias para realizar, em Portugal, a interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu de alta velocidade. Vários <i>stakeholders</i> consideram as normas tacitamente revogadas, obsoletas ou em desuso.	Propõe-se que o diploma seja expressamente revogado.
RL_AdC-004	Decreto-Lei nº 177/2007 "Condições aplicáveis no âmbito da realização, em Portugal, da interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu convencional"	Todos	Gestão e operação da infraestrutura ferroviária e transporte ferroviário	Estabelecimento das condições necessárias para realizar, em Portugal, a interoperabilidade do sistema ferroviário transeuropeu convencional, relativas: (i) à conceção, à construção, à entrada em serviço, à readaptação, à renovação, à exploração e à manutenção dos elementos que integram o sistema em causa colocados em serviço após 09.05.2007; e (ii) às qualificações profissionais e condições de saúde e segurança do pessoal que participa na exploração e na manutenção dos elementos que integram o sistema em causa colocados em serviço após 09.05.2007. Vários <i>stakeholders</i> consideram as normas tacitamente revogadas, obsoletas ou em desuso.	Propõe-se que o diploma seja expressamente revogado.
RL-046	Decreto-Lei nº 270/2003 (alterado pelo Decreto-Lei nº 217/2015) "Condições aplicáveis no âmbito da gestão da infraestrutura ferroviária e do transporte ferroviário"	Art. 4º (3)	Transporte ferroviário de mercadorias	Os serviços de transporte ferroviário de mercadorias podem ser sujeitos a concessão ou delegação nos casos em que tal possa ser necessário para garantir o funcionamento eficaz do sistema ferroviário, de modo a adequar a oferta à procura existente e às necessidades da coletividade.	Propõe-se que a norma defina que as regras Portuguesas (em particular, o Decreto-Lei nº 18/2008) e as regras da UE (em particular, o Regulamento (CE) n.º 1370/2007) que estabelecem as condições com base nas quais o Estado concede direitos exclusivos em troca do cumprimento de obrigações de serviço público ou compensa operadores de serviço público por custos incorridos pelos mesmos no âmbito do transporte público de passageiros sejam, igualmente, aplicáveis (com os ajustamentos necessários) nos casos em que serviços de transporte ferroviário de mercadorias são sujeitos a concessão.
RL-005	Decreto-Lei nº 270/2003 (alterado pelo Decreto-Lei nº 217/2015) "Condições aplicáveis no âmbito da gestão da infraestrutura ferroviária e do transporte ferroviário"	Art. 66º-B (2)	Sistemas de gestão da segurança	O IMT deve aprovar ou recusar a aprovação de sistemas de gestão da segurança no prazo máximo de 30 dias a partir da data de receção de toda a documentação relevante.	Propõe-se que a norma defina o período de tempo máximo para o IMT decidir a partir da data de receção dos pedidos.
RL-047	Decreto-Lei nº 270/2003 (alterado pelo Decreto-Lei nº 217/2015) "Condições aplicáveis no âmbito da gestão da infraestrutura ferroviária e do transporte ferroviário"	Art. 66º-E (5)	Certificados de segurança	Os titulares de certificados de segurança devem informar o IMT das alterações significativas nas condições subjacentes à emissão desses certificados no prazo máximo de 10 dias úteis a partir da data de ocorrência das alterações em causa.	Propõe-se que a norma defina o período de tempo máximo para o IMT decidir a partir da data de receção da informação.
RL-048	Decreto-Lei nº 270/2003 (alterado pelo Decreto-Lei nº 217/2015) "Condições aplicáveis no âmbito da gestão da infraestrutura ferroviária e do transporte ferroviário"	Art. 66º-E (10)	Transporte ferroviário	Os certificados de segurança detidos por empresas que não tenham utilizado os mesmos para os respetivos efeitos previstos no ano seguinte à emissão dos certificados em causa podem ser cassados.	Propõe-se que a consequência da demora do adequado início de atividade das empresas de transporte ferroviário determinada na norma seja alterada para cassação dos certificados e não mera possibilidade.
RL-006	Decreto-Lei nº 270/2003 (alterado pelo Decreto-Lei nº 217/2015) "Condições aplicáveis no âmbito da gestão da infraestrutura ferroviária e do transporte ferroviário"	Art. 66º-I (3)	Autorizações de segurança e certificados de segurança	O IMT deve decidir sobre os pedidos de certificação de segurança e os pedidos de autorização de segurança no prazo máximo de quatro meses a partir da data de receção de toda a documentação relevante.	Propõe-se que a norma defina o período de tempo máximo para o IMT decidir a partir da data de receção dos pedidos.
RL-007	Decreto-Lei nº 270/2003 (alterado pelo Decreto-Lei nº 217/2015) "Condições aplicáveis no âmbito da gestão da infraestrutura ferroviária e do transporte ferroviário"	Art. 66º-M (2)	Formação de pessoal ferroviário com funções de segurança relevantes	O IMT pode, se necessário, impor aos gestores da infraestrutura ferroviária e às empresas de transporte ferroviário que disponibilizem os seus serviços de formação de pessoal ferroviário com funções de segurança relevantes a todos os gestores da infraestrutura ferroviária e empresas de transporte ferroviário.	Propõe-se que a norma seja alinhada com a Diretiva n.º 2004/49/CE, determinando que a disponibilização dos serviços de formação seja obrigatória nos casos em que as respetivas estruturas de formação estejam disponíveis apenas através dos serviços de um gestor da infraestrutura ferroviária ou de uma empresa de transporte ferroviário.
RL_AdC-026	Decreto-Lei nº 270/2003 (alterado pelo Decreto-Lei nº 217/2015) "Condições aplicáveis no âmbito da gestão da infraestrutura ferroviária e do transporte ferroviário"	Art. 66º-S (4)	Veículos	O IMT pode cumprir as respetivas obrigações no âmbito da identificação e da certificação das entidades responsáveis pela manutenção de vagões de mercadorias através da adoção de medidas alternativas à respetiva medida adotada pela UE nos casos em que os veículos em causa sejam: (i) veículos registados em um país não pertencente à UE cuja manutenção seja efetuada em conformidade com a legislação aplicável a tal em vigor nesse país;	Propõe-se que as regras, as condições, os princípios e os procedimentos aplicáveis à intervenção do IMT no âmbito da implementação da norma sejam publicados.



N.º OCDE	N.º e título do ato legislativo	Artigo	Categoria temática	Descrição da restrição à concorrência	Propostas de alteração legislativa e/ou regulatória
				(ii) veículos utilizados em redes ou linhas ferroviárias com um gabarito diferente do gabarito da rede ferroviária principal da UE e cuja manutenção deva cumprir requisitos previstos em acordos internacionais celebrados entre a UE ou Portugal e países não pertencentes a UE; ou (iii) veículos históricos, equipamentos militares ou veículos utilizados para a realização de transportes especiais cuja entrada em serviço tenha sido autorizada pelo IMT.	
RL-008	Decreto-Lei nº 39780 (alterado pelo Decreto-Lei nº 58/2008) "Regulamento para a exploração e polícia dos caminhos-de-ferro"	Art. 7º (a)	Obras	As obras de importância superior a EUR 4.987,98 que não façam parte de planos já aprovados e não sejam de simples conservação ou renovação das linhas férreas e suas dependências devem ser aprovadas pelo Governo. Vários <i>stakeholders</i> consideram a norma tacitamente revogada, obsoleta ou em desuso.	Propõe-se que a norma seja expressamente revogada.
RL-009	Decreto-Lei nº 39780 (alterado pelo Decreto-Lei nº 58/2008) "Regulamento para a exploração e polícia dos caminhos-de-ferro"	Art. 7º (b)	Material fixo e material circulante	O emprego de novos tipos de material fixo ou circulante, a alteração da respetiva classificação ou o seu abate ao serviço deve ser aprovado pelo Governo. Vários <i>stakeholders</i> consideram a norma tacitamente revogada, obsoleta ou em desuso.	Propõe-se que a norma seja expressamente revogada.
RL-010	Decreto-Lei nº 39780 (alterado pelo Decreto-Lei nº 58/2008) "Regulamento para a exploração e polícia dos caminhos-de-ferro"	Art. 9º (1)	Material fixo e material circulante	A empresa ferroviária deve ter todo o material fixo e circulante que for necessário para assegurar a regularidade e eficiência da exploração dos caminhos-de-ferro. Vários <i>stakeholders</i> consideram a norma tacitamente revogada, obsoleta ou em desuso.	Propõe-se que a norma seja expressamente revogada.
RL-011	Decreto-Lei nº 39780 (alterado pelo Decreto-Lei nº 58/2008) "Regulamento para a exploração e polícia dos caminhos-de-ferro"	Art. 11º	Material fixo, material circulante e material acessório	O Governo pode substituir-se à empresa ferroviária para cumprir com as seguintes obrigações nos casos em que essa empresa não faça tal: (i) ter todo o material fixo e circulante que for necessário para assegurar a regularidade e eficiência da exploração dos caminhos-de-ferro; (ii) adotar, quer no material circulante, quer nas instalações fixas, os dispositivos de segurança que a técnica ferroviária aconselhar e providenciar no sentido de as carruagens terem as necessárias condições de comodidade; e (iii) conservar as linhas e suas dependências, com todo o seu material fixo, circulante e acessório, em bom estado de serviço. Nos casos em que faça tal, o Governo fica com o direito de arrecadar todas as receitas da empresa em causa até completar a importância das despesas feitas, salvo se a mesma empresa provar que lhe é impossível conseguir os meios financeiros para cumprir as obrigações. Vários <i>stakeholders</i> consideram a norma tacitamente revogada, obsoleta ou em desuso.	Propõe-se que a norma seja expressamente revogada.
RL-012	Decreto-Lei nº 39780 (alterado pelo Decreto-Lei nº 58/2008) "Regulamento para a exploração e polícia dos caminhos-de-ferro"	Art. 12º (1)	Gestão e operação da infraestrutura ferroviária e transporte ferroviário	A empresa ferroviária poderá, mediante proposta aprovada pelo Governo, estabelecer regimes especiais de exploração económica das linhas secundárias cujo rendimento não compense as despesas de exploração normal. Se, mesmo nesses regimes, a exploração em causa continuar a ser deficitária, poderá o Governo autorizar a cessação da mesma, desde que seja estabelecido pela empresa em questão ou contratado por essa empresa com outra empresa um serviço de transportes por estrada que substitua o serviço de transportes por linha férrea. Vários <i>stakeholders</i> consideram a norma tacitamente revogada, obsoleta ou em desuso.	Propõe-se que a norma seja expressamente revogada.
RL-049	Decreto-Lei nº 39780 (alterado pelo Decreto-Lei nº 58/2008) "Regulamento para a exploração e polícia dos caminhos-de-ferro"	Art. 13º	Transporte ferroviário	A empresa ferroviária é obrigada a fazer todos os transportes que lhe forem requisitados pelo Estado, pelas autarquias locais ou pelos particulares, nos termos dos respetivos regulamentos, contrato, tarifas e convenções, aprovados pelo Governo. Vários <i>stakeholders</i> consideram a norma tacitamente revogada, obsoleta ou em desuso.	Propõe-se que a norma seja expressamente revogada.
RL-050	Decreto-Lei nº 39780 (alterado pelo Decreto-Lei nº 58/2008) "Regulamento para a exploração e polícia dos caminhos-de-ferro"	Art. 14º (1)	Transporte ferroviário	A legislação que estabelecer ou modificar as tarifas aplicáveis aos serviços disponibilizados pela empresa ferroviária determinará, também: (i) se essa empresa pode fazer contratos de transporte com preços e condições diversos dos respetivos preços e condições estabelecidos na legislação em causa; e (ii) se, independentemente de qualquer acordo, essa empresa pode estabelecer preços para o transporte de mercadorias e passageiros que não sejam superiores às tarifas decretadas na legislação em causa. Vários <i>stakeholders</i> consideram a norma tacitamente revogada, obsoleta ou em desuso.	Propõe-se que a norma seja expressamente revogada.
RL-013	Decreto-Lei nº 39780 (alterado pelo Decreto-Lei nº 58/2008) "Regulamento para a exploração e polícia dos caminhos-de-ferro"	Art. 20º (1)	Gestão e operação da infraestrutura ferroviária e transporte ferroviário	Dependem da aprovação do Governo os regulamentos internos da empresa ferroviária necessários ao serviço de exploração dos caminhos-de-ferro. Vários <i>stakeholders</i> consideram a norma tacitamente revogada, obsoleta ou em desuso.	Propõe-se que a norma seja expressamente revogada.
RL-014	Decreto-Lei nº 39780 (alterado pelo Decreto-Lei nº 58/2008)	Art. 21º	Pessoal que desempenha tarefas no âmbito	O Governo estabelecerá o regime de horário de trabalho que seja adequado ao serviço de exploração dos caminhos-de-ferro. Vários <i>stakeholders</i> consideram a norma tacitamente revogada, obsoleta ou em desuso.	Propõe-se que a norma seja expressamente revogada.



N.º OCDE	N.º e título do ato legislativo	Artigo	Categoria temática	Descrição da restrição à concorrência	Propostas de alteração legislativa e/ou regulatória
	"Regulamento para a exploração e polícia dos caminhos-de-ferro"		da operação dos caminhos-de-ferro		
RL-051	Decreto-Lei nº 39780 (alterado pelo Decreto-Lei nº 58/2008) "Regulamento para a exploração e polícia dos caminhos-de-ferro"	Art. 47º (1) (b)	Transporte ferroviário de mercadorias	A empresa ferroviária pode recusar o transporte de matérias repugnantes. Vários <i>stakeholders</i> consideram a norma tacitamente revogada, obsoleta ou em desuso.	Propõe-se que a norma seja expressamente revogada.
RL-052	Decreto-Lei nº 39780 (alterado pelo Decreto-Lei nº 58/2008) "Regulamento para a exploração e polícia dos caminhos-de-ferro"	Art. 49º (1)	Transporte ferroviário de mercadorias	As mercadorias despachadas em grande velocidade devem seguir no primeiro comboio que seja apropriado para o transporte das mesmas e esse transporte só deve sofrer as interrupções de trajeto tornadas absolutamente necessárias pela mudança do comboio em causa de uma linha para outra linha. Vários <i>stakeholders</i> consideram a norma tacitamente revogada, obsoleta ou em desuso.	Propõe-se que a norma seja expressamente revogada.
RL-053	Decreto-Lei nº 39780 (alterado pelo Decreto-Lei nº 58/2008) "Regulamento para a exploração e polícia dos caminhos-de-ferro"	Art. 49º (2)	Transporte ferroviário de mercadorias	As mercadorias despachadas em pequena velocidade devem ser expedidas pela empresa ferroviária, o mais tardar, no dia seguinte ao dia em que forem recebidas ou, em circunstâncias excecionais, nos dois dias seguintes a esse dia. Em qualquer caso, a duração máxima de cada fração indivisível de 150 quilómetros do trajeto em causa será de dois dias. Vários <i>stakeholders</i> consideram a norma tacitamente revogada, obsoleta ou em desuso.	Propõe-se que a norma seja expressamente revogada.
RL-054	Decreto-Lei nº 39780 (alterado pelo Decreto-Lei nº 58/2008) "Regulamento para a exploração e polícia dos caminhos-de-ferro"	Art. 51º (2)	Transporte ferroviário de mercadorias	As remessas de mercadorias de pequena velocidade serão entregues pela empresa ferroviária no dia seguinte ao dia da chegada das mesmas à respetiva estação de destino ou, nos casos em que essas mercadorias sejam suscetíveis de corrupção ou deterioração, logo que as mesmas sejam reclamadas, dentro das horas de serviço da respetiva estação de destino. Vários <i>stakeholders</i> consideram a norma tacitamente revogada, obsoleta ou em desuso.	Propõe-se que a norma seja expressamente revogada.
RL_AdC-006	Regulamento nº 630/2011 "Regulamento que estabelece o regime de tarifação para a rede ferroviária"	Todos	Gestão e operação da infraestrutura ferroviária e transporte ferroviário	Determinação dos métodos e das regras de cálculo a utilizar no âmbito da definição e da cobrança de tarifas aplicáveis à prestação de serviços ferroviários essenciais, adicionais e auxiliares. Vários <i>stakeholders</i> consideram a norma tacitamente revogada, obsoleta ou em desuso.	Propõe-se que o diploma seja expressamente revogado.
RL-057	Regulamento nº 443/2010 "Regulamento para emissão de certificados de segurança"	Art. 8º (1)	Certificados de segurança	O IMT deve decidir sobre os pedidos de certificado de segurança no prazo máximo de 90 dias a partir da data de receção de toda a documentação relevante.	Propõe-se que a norma defina o período de tempo máximo para o IMT decidir a partir da data de receção dos pedidos.
RL-058	Regulamento nº 443/2010 "Regulamento para emissão de certificados de segurança"	Art. 11º (2)	Certificados de segurança	Os titulares de certificados de segurança devem submeter ao IMT um pedido de renovação desses certificados no prazo máximo de 60 dias antes da data de termo da validade dos certificados em causa.	Propõe-se que a norma defina o período de tempo máximo para o IMT decidir a partir da data de receção dos pedidos. Propõe-se que a norma determine que o IMT deva decidir sobre os pedidos de renovação de certificados de segurança antes da data de termo da validade dos certificados em causa.
RL_AdC-008	Regulamento nº 18/2000 "Regras, condições, princípios e procedimentos aplicáveis no âmbito da autorização de circulação de material circulante em exploração"	Todos	Material circulante	Definição dos requisitos que os veículos ferroviários devem preencher para poderem circular na rede ferroviária Portuguesa e do procedimento aplicável à verificação do cumprimento dos mesmos. Vários <i>stakeholders</i> consideram as normas tacitamente revogadas, obsoletas ou em desuso.	Propõe-se que o diploma seja expressamente revogado.



### III.5.3. Certificação de maquinistas e de agentes para o acompanhamento de comboios

Como nota de contexto, refira-se que desde a adoção da Diretiva (CE) n.º 91/440/CEE, em 29.07.1991, a UE tem adotado medidas legislativas que visam, em particular, melhorar a interligação, a interoperabilidade e a segurança das redes ferroviárias nacionais da UE e, desse modo, o desenvolvimento de um sistema ferroviário Europeu. Tal tem propiciado o crescimento dos serviços de transporte ferroviário (em particular, internacional), bem como dos serviços de construção, renovação, adaptação e exploração das redes ferroviárias e dos equipamentos utilizados no âmbito da disponibilização dos serviços de transporte ferroviário, na UE.

Nesse contexto, a harmonização do regime jurídico aplicável à certificação de maquinistas e de outro pessoal ferroviário com funções de segurança relevantes<sup>664</sup>, em particular, agentes para o acompanhamento de comboios, nos países da UE assumiu um papel de relevo, que culminou com a adoção da Diretiva (CE) n.º 2007/59/CE. De facto, em 31.12.2002, a diversidade de legislações nacionais aplicáveis à certificação do pessoal em causa existentes na UE foi considerada de tal forma significativa que foi identificada como o maior obstáculo à interoperabilidade das redes ferroviárias nacionais da UE e ao desenvolvimento dos serviços de transporte ferroviário transfronteiriço<sup>665</sup>.

#### Diplomas legais objeto de propostas de alteração legislativa e regulatória específicas (Cf. Anexo 28)

- Lei nº 16/2011, de 3 de maio, alterada pelo Decreto-Lei nº 24/2017, de 1 de março, que estabelece o regime jurídico aplicável à certificação de maquinistas de locomotivas e comboios do sistema ferroviário;
- Regulamento provisório de certificação de maquinistas e de agentes para o acompanhamento de comboios, que estabelece as regras, as condições, os princípios e os procedimentos aplicáveis no âmbito da certificação de maquinistas e de agentes para o acompanhamento de comboios.

#### Propostas-chave de alteração legislativa e/ou regulatória

##### Implementação da Lei nº 16/2011

A Lei nº 16/2011, que transpõe a Diretiva (CE) n.º 2007/59/CE para a ordem jurídica Portuguesa, encontra-se em vigor, mas, em 01.05.2018, ainda não tinha começado a ser aplicada.

De facto, várias normas incluídas na Lei nº 16/2011 preveem explicitamente a aprovação de regulamentação relativa a uma vasta diversidade de matérias<sup>666</sup>, em particular: (i) à organização dos exames relativos à competência profissional geral necessários para obter cartas de maquinista; (ii) ao reconhecimento de cursos de formação relativos à competência profissional geral necessários para obter cartas de maquinista; (iii) ao reconhecimento de entidades que podem realizar exames médicos ou avaliações psicológicas necessários para deter cartas de maquinista; e (iv) à submissão de pedidos de reconhecimento de indivíduos ou entidades que podem realizar exames relativos à competência profissional geral necessários para obter cartas de maquinista. Contudo, em 01.05.2018, muita dessa regulamentação ainda não tinha sido adotada.

Note-se que, já em 2012, o IMT, no seu plano de atividades<sup>667</sup>, identificava as seguintes necessidades relativas à certificação de maquinistas: (i) adoção da regulamentação exigida pela Lei nº 16/2011; (ii) estabelecimento dos procedimentos aplicáveis no âmbito dos exames relativos à competência profissional geral necessários para obter cartas de maquinista; (iii) publicação de um manual de procedimentos relativo ao reconhecimento de entidades que podem desempenhar tarefas de formação necessárias para obter cartas de maquinista; (iv) desenvolvimento de um sistema computadorizado com o objetivo de manter um registo atualizado das cartas

<sup>664</sup> Pessoal que, estando presente nos comboios, contribui para a segurança dos comboios e dos passageiros e mercadorias transportados.

<sup>665</sup> Cf. "Training and staff requirements for railway staff in cross-border operations – Final report (31.12.2002)".

<sup>666</sup> Cf. normas apresentadas no Anexo 28 identificadas com a seguinte numeração: (i) RL\_AdC-012; (ii) RL\_AdC-013; (iii) RL\_AdC-014; e (iv) RL\_AdC-015.

<sup>667</sup> [http://www.imt-ip.pt/sites/IMTT/Portugues/IMTT/RelatoriosPlanos/Documents/IMTT/Plano\\_Atividades\\_IMTT\\_2012.pdf](http://www.imt-ip.pt/sites/IMTT/Portugues/IMTT/RelatoriosPlanos/Documents/IMTT/Plano_Atividades_IMTT_2012.pdf)



de maquinista emitidas; (v) implementação dos exames relativos à competência profissional geral necessários para obter cartas de maquinista; e (vi) melhorar o portal de licenciamento e certificação permitindo que seja utilizado no âmbito da certificação de maquinistas. No entanto, em 01.05.2018, esses objetivos ainda não tinham sido plenamente atingidos.

Consequentemente, a certificação de maquinistas tem sido regida, desde, pelo menos, 04.11.2011, pelo Regulamento provisório de certificação de maquinistas e de agentes para o acompanhamento de comboios<sup>668</sup>. Apesar de ambos os diplomas tratarem das mesmas matérias no âmbito da certificação de maquinistas, o Regulamento Provisório<sup>669</sup> inclui diversas normas que não são plenamente alinhadas com as respetivas normas incluídas na Lei n.º 16/2011<sup>670</sup> e na Diretiva (CE) n.º 2007/59/CE<sup>671</sup>. Uma dessas incompatibilidades com consequências negativas mais significativas relaciona-se com os documentos habilitantes para exercer a profissão de maquinista. Note-se que, a Diretiva 2007/59/CE não conferiu direitos de reconhecimento mútuo em relação aos documentos habilitantes para exercer a profissão de maquinista obtidos antes da aplicação da mesma e, em particular, obtidos sem o cumprimento dos respetivos requisitos mínimos estabelecidos nesse diploma.

Como tal, a não aplicação da Lei n.º 16/2011 impede os titulares de cartas de maquinista emitidas nos termos do Regulamento Provisório e, em particular, sem o cumprimento de todos os requisitos necessários para exercer a profissão de maquinista estabelecidos na Diretiva (CE) n.º 2007/59/CE de exercerem essa profissão em um país diferente de Portugal. Por isso, as empresas de transporte ferroviário não podem utilizar esses indivíduos para disponibilizarem serviços de transporte ferroviário internacional, o que aumenta os custos incorridos pelas empresas em causa.

*Proposta de alteração legislativa e/ou regulatória*

Propõe-se que o legislador regule a Lei n.º 16/2011, que transpõe a Diretiva (CE) n.º 2007/59/CE para a ordem jurídica portuguesa, e que estabelece o regime jurídico aplicável à certificação de maquinistas, criando-se, desse modo, as condições necessárias para aplicar o diploma em causa.

**Conformidade da legislação com a Diretiva (CE) n.º 2007/59/CE, com a Decisão (EU) n.º 2012/757/UE e entre si**

A Lei n.º 16/2011 inclui diversas normas que, de algum modo, não são plenamente alinhadas com as respetivas normas incluídas na Diretiva (CE) n.º 2007/59/CE<sup>672</sup>. Essas normas referem-se, em particular: (i) aos requisitos necessários para deter cartas de maquinista; (ii) aos procedimentos aplicáveis no âmbito da renovação das cartas de maquinista; e (iii) início da aplicação das regras relativas à certificação de maquinistas aos maquinistas que desempenhem serviços transfronteiriços.

Analogamente, o Regulamento provisório inclui várias normas que não são plenamente alinhadas com as respetivas normas incluídas na Diretiva (CE) n.º 2007/59/CE, na Decisão (EU) n.º 2012/757/UE e/ou na Lei n.º 16/2011<sup>673</sup>. As normas em causa referem-se, em particular: (i) os documentos habilitantes para exercer a profissão de maquinista; (ii) período de tempo durante o qual as cartas de maquinista devem ser válidas; (iii) aos requisitos necessários para deter cartas de maquinista e cartas de acompanhamento de comboios; e (iv) aos procedimentos aplicáveis no âmbito da aceitação de agentes que podem realizar os cursos de formação necessários para deter cartas de maquinista e cartas de acompanhamento de comboios.

Para além disso, diversas matérias de relevância significativa para o desenvolvimento da atividade das empresas de transporte ferroviário<sup>674</sup> não são plenamente reguladas pelo Regulamento Provisório, que

<sup>668</sup> Doravante designado “Regulamento Provisório”.

<sup>669</sup> Cf., em particular, o artigo 5.º, n.º 1 e artigo 7.º desse diploma.

<sup>670</sup> Cf., em particular, o artigo 4.º, o artigo 6.º e o artigo 10.º desse diploma.

<sup>671</sup> Cf., em particular, o artigo 4.º, n.º 1 e artigos 10.º a 13.º desse diploma.

<sup>672</sup> Cf. normas apresentadas no Anexo 28 identificadas com a seguinte numeração: (i) RL-059; (ii) RL-060; (iii) RL-061; (iv) RL-065; (v) RL-066; (vi) RL-076; e (vii) RL-079.

<sup>673</sup> Cf. normas apresentadas no Anexo 28 identificadas com a seguinte numeração: (i) RL-080; (ii) RL-082; (iii) RL-083; (iv) RL-090; e (v) RL-091.

<sup>674</sup> Como os requisitos médicos e de formação mínimos necessários para deter cartas de maquinista.





apenas estabelece regras de carácter geral. Pelo contrário, essas matérias são abordadas de forma exaustiva pela Lei nº 16/2011.

Em consequência, tal é passível de produzir os seguintes efeitos: (i) aumento da margem de discricção no âmbito da certificação de maquinistas, com impacto na atividade das empresas de transporte ferroviário; (ii) a uma diminuição do número de indivíduos detentores de cartas de maquinista, uma vez que não é permitido a indivíduos com determinadas características deterem as mesmas; (iii) a uma diminuição do número de indivíduos detentores de cartas de maquinista que poderiam conduzir tipos específicos de comboios ou que poderiam conduzir comboios em rotas ferroviárias específicas, em virtude da dificuldade do procedimento subjacente à respetiva certificação; (iv) a uma diminuição do número de indivíduos detentores de cartas de maquinista que poderiam conduzir comboios em rotas ferroviárias transfronteiriças, uma vez que a emissão de cartas de maquinistas em Portugal não exige o cumprimento de todos os requisitos mínimos estabelecidos na Diretiva n.º 2007/59/CE, não tendo a mesma conferido o reconhecimento mútuo em relação aos documentos habilitantes para o exercício da profissão, obtidos antes da aplicação da mesma; e (v) a um aumento dos recursos humanos e financeiros para habilitar adequadamente maquinistas.

O prejuízo desses efeitos negativos para a atividade das empresas ferroviárias é crescente com a necessidade de contratar ou certificar maquinistas. De facto, as empresas de transporte ferroviário de mercadorias são particularmente penalizadas pela referida situação, uma vez que uma parte significativa dos serviços efetuados são pontuais e contratados com pouca antecedência em relação à respetiva realização.

*Proposta de alteração legislativa e/ou regulatória*

Propõe-se que o legislador altere a Lei nº 16/2011, que transpõe a Diretiva (CE) n.º 2007/59/CE para a ordem jurídica portuguesa, e que estabelece o regime jurídico aplicável à certificação de maquinistas, de modo a que as suas disposições fiquem plenamente conformes com a Diretiva (CE) n.º 2007/59/CE, com a Decisão (EU) n.º 2012/757/UE e entre si.

**Procedimentos estabelecidos pela legislação**

A maioria dos procedimentos estabelecidos na Lei nº 16/2011 e no Regulamento Provisório não estabelece um prazo máximo para certas fases, deixando ao IMT, enquanto entidade responsável pelas mesmas, margem de discricionariedade relativamente à decisão sobre o período de tempo durante o qual recolhe e analisa informações ou documentação, o que acarreta riscos de períodos de resposta excessivamente longos.

Tal pode prejudicar significativamente a capacidade das (potenciais ou efetivas) empresas de transporte ferroviário de decidir e, em particular, de desenvolver os respetivos planos de negócio.

*Proposta de alteração legislativa*

Propõe-se que o legislador reanalise as normas procedimentais aplicáveis à certificação de maquinistas e de outro pessoal ferroviário com funções de segurança relevantes, no sentido destas passarem a definir um prazo máximo para a entidade responsável por uma determinada fase, decidir ou atuar, a partir da data de receção do pedido. Esse período de tempo deve ser estabelecido de forma a permitir à entidade em causa recolher todas as informações e documentação relevantes e refletir adequadamente sobre a sua decisão ou atuação.

Para as normas que já definam prazos máximos, se, em resultado dessa reavaliação, os períodos de tempo em causa forem considerados desadequados, propõe-se que esses prazos sejam reduzidos.

**Anexo 28: Propostas de alteração do quadro legislativo e regulatório do setor de transporte ferroviário: certificação de maquinistas e agentes para o acompanhamento de comboios**

N.º OCDE	N.º e título do ato legislativo	Artigo	Categoria temática	Descrição da restrição à concorrência	Propostas de alteração legislativa e/ou regulatória
RL-060	Lei nº 16/2011 (alterada pelo Decreto-Lei nº 24/2017) "Regime jurídico aplicável à certificação de maquinistas"	Art. 6º (1) (b)	Maquinistas	Os indivíduos que requeiram cartas de maquinista devem ter completado com sucesso a escolaridade obrigatória ou possuir qualificações profissionais adequadas.	Propõe-se que a norma seja alinhada com a Diretiva n.º 2007/59/CE, alterando as qualificações mínimas relativas a formação escolar e a formação profissional necessárias para obter cartas de maquinista para nove anos de instrução (primária e secundária) e, alternativamente, escolaridade obrigatória ou formação profissional e formação técnica complementar ou formação técnica escolar ou outra formação de nível secundário.
RL-061	Lei nº 16/2011 (alterada pelo Decreto-Lei nº 24/2017) "Regime jurídico aplicável à certificação de maquinistas"	Art. 7º (2) e art. 7º (3)	Maquinistas	As cartas de maquinista podem ser suspensas nos casos em que os requisitos necessários para manter a validade das mesmas não sejam cumpridos, o que se considera ocorrer nos casos em que as empresas para as quais os indivíduos em causa trabalham não tenham promovido a realização de: (i) exames médicos e avaliações psicológicas com a periodicidade mínima exigida para tal; ou (ii) programas de formação contínua no âmbito dos respetivos sistemas de gestão da segurança.	Propõe-se que a norma seja alinhada com a Diretiva n.º 2007/59/CE, alterando a consequência do incumprimento dos requisitos necessários para a manutenção da validade das cartas de maquinista para a suspensão das cartas em causa, e não a sua mera possibilidade, conferindo certeza jurídica. Propõe-se que a norma seja alinhada com a Diretiva n.º 2007/59/CE, sendo alterada no sentido de que a suspensão da carta de maquinista não possa decorrer de uma ausência de atuação da empresa empregadora.
RL-064	Lei nº 16/2011 (alterada pelo Decreto-Lei nº 24/2017) "Regime jurídico aplicável à certificação de maquinistas"	Art. 8º (4)	Maquinistas	Os indivíduos que requeiram cartas de maquinistas devem submeter ao IMT um pedido de inscrição no exame relativo à competência profissional geral necessária para obter cartas de maquinista no prazo máximo de 30 dias antes da data de realização do exame em causa pretendida.	Propõe-se que a norma defina o período de tempo máximo para o IMT decidir a partir da data de receção dos pedidos. Propõe-se que a norma seja alterada no sentido de determinar que o IMT deva decidir sobre os pedidos de inscrição no exame relativo à competência profissional geral, antes da data de realização desse exame, de modo a permitir aos requerentes fazerem os preparativos necessários para realizar esse exame.
RL-065	Lei nº 16/2011 (alterada pelo Decreto-Lei nº 24/2017) "Regime jurídico aplicável à certificação de maquinistas"	Art. 9º (2)	Maquinistas	As empresas para as quais os titulares de cartas de maquinista trabalham devem submeter ao IMT um pedido de renovação dessas cartas no prazo máximo de 60 dias antes da data de termo da validade das cartas em causa.	Propõe-se que a norma seja alinhada com a Diretiva n.º 2007/59/CE, alterando as entidades responsáveis por submeter ao IMT os pedidos de renovação de cartas de maquinista, para os titulares dessas cartas ou por uma entidade em nome dos mesmos. Propõe-se que o período de tempo máximo para os indivíduos ou entidades em nome dos mesmos submeterem ao IMT um pedido de renovação das cartas de maquinista seja diminuído para 30 dias antes da data de termo da validade das cartas. Propõe-se que a norma defina um período de tempo máximo para o IMT decidir a partir da data de receção dos pedidos. Propõe-se que a norma também determine que o IMT deva decidir sobre os pedidos de renovação de cartas de maquinista antes da data de termo da validade das respetivas cartas.
RL-066	Lei nº 16/2011 (alterada pelo Decreto-Lei nº 24/2017) "Regime jurídico aplicável à certificação de maquinistas"	Art. 11º (4)	Maquinistas	A periodicidade dos exames relativos aos conhecimentos e competência profissionais específicos (referentes às infraestruturas e ao material circulante) necessários para obter certificados válidos para as infraestruturas e o material circulante pretendidos deve ser definida pelas empresas de transporte ferroviário para as quais os indivíduos que serão titulares desses certificados trabalham.	Propõe-se que a norma seja alinhada com a Diretiva n.º 2007/59/CE, alterando as entidades responsáveis por definir a periodicidade dos exames, para incluir também os gestores da infraestrutura ferroviária, para além das empresas de transporte ferroviário para os quais os indivíduos que serão titulares dos certificados em causa trabalham.
RL-067	Lei nº 16/2011 (alterada pelo Decreto-Lei nº 24/2017) "Regime jurídico aplicável à certificação de maquinistas"	Art. 22º (4)	Maquinistas	As funções de formação relativas à competência profissional geral, aos conhecimentos linguísticos e aos conhecimentos e competência profissionais específicos (referentes às infraestruturas e ao material circulante) necessários para deter cartas de maquinista e certificados devem ser desempenhadas por indivíduos ou entidades reconhecidos para tal pelas entidades competentes (em particular, no âmbito do sistema de certificação de entidades formadoras e da certificação dos formadores e professores), em articulação com o IMT.	Propõe-se que a norma seja alinhada com o Art. 25º (1) da Lei nº 16/2011, no sentido de que as entidades responsáveis pelo desempenho das funções de formação sejam indivíduos ou entidades reconhecidos pelo IMT, em articulação com as entidades competentes.
RL_AdC-012	Lei nº 16/2011 (alterada pelo Decreto-Lei nº 24/2017) "Regime jurídico aplicável à certificação de maquinistas"	Art. 24º (1)	Maquinistas	O IMT deve aprovar um regulamento que estabeleça as regras, as condições, os princípios e os procedimentos aplicáveis no âmbito da organização dos exames relativos à competência profissional geral necessários para obter cartas de maquinista.	Propõe-se que a regulamentação cuja aprovação é explicitamente prevista na norma seja adotada.
RL-068	Lei nº 16/2011 (alterada pelo Decreto-Lei nº 24/2017)	Art. 25º (1)	Maquinistas	As funções de formação relativas à competência profissional geral necessária para deter cartas de maquinista devem ser desempenhadas por indivíduos ou entidades reconhecidos para tal pelo IMT, em articulação com as entidades competentes (em particular, no âmbito	Propõe-se que a norma também inclua as entidades responsáveis pelo desempenho das funções de formação relativas aos conhecimentos linguísticos e aos conhecimentos e competência profissionais específicos (referentes às infraestruturas e ao material circulante), também necessários para deter



N.º OCDE	N.º e título do ato legislativo	Artigo	Categoria temática	Descrição da restrição à concorrência	Propostas de alteração legislativa e/ou regulatória
	"Regime jurídico aplicável à certificação de maquinistas"			do sistema de certificação de entidades formadoras e da certificação dos formadores e professores).	certificados. Propõe-se que essas entidades sejam indivíduos ou entidades reconhecidos para tal pelo IMT, em articulação com as entidades competentes (em particular, no âmbito do sistema de certificação de entidades formadoras e da certificação dos formadores e professores).
RL_AdC-013	Lei nº 16/2011 (alterada pelo Decreto-Lei nº 24/2017) "Regime jurídico aplicável à certificação de maquinistas"	Art. 25º (2)	Maquinistas	O Governo deve definir os procedimentos aplicáveis no âmbito do reconhecimento de cursos de formação relativos à competência profissional geral necessários para obter cartas de maquinista.	Propõe-se que a regulamentação cuja aprovação é explicitamente prevista na norma seja adotada.
RL-070	Lei nº 16/2011 (alterada pelo Decreto-Lei nº 24/2017) "Regime jurídico aplicável à certificação de maquinistas"	Art. 26º (1)	Maquinistas	Os exames médicos necessários para deter cartas de maquinista devem ser realizados por entidades prestadoras de serviços médicos e psicológicos reconhecidas para tal pelo IMT.	Propõe-se que a norma também inclua as entidades responsáveis pela realização de avaliações psicológicas. Propõe-se que essas entidades sejam entidades prestadoras de serviços médicos e psicológicos reconhecidas para tal pelo IMT.
RL_AdC-014	Lei nº 16/2011 (alterada pelo Decreto-Lei nº 24/2017) "Regime jurídico aplicável à certificação de maquinistas"	Art. 26º (2)	Maquinistas	O Governo deve definir os procedimentos aplicáveis no âmbito do reconhecimento de entidades que podem realizar exames médicos ou avaliações psicológicas necessários para deter cartas de maquinista.	Propõe-se que a regulamentação cuja aprovação é explicitamente prevista na norma seja adotada.
RL_AdC-015	Lei nº 16/2011 (alterada pelo Decreto-Lei nº 24/2017) "Regime jurídico aplicável à certificação de maquinistas"	Art. 29º	Maquinistas	O IMT deve definir as regras, as condições, os princípios e os procedimentos aplicáveis no âmbito da submissão de pedidos de reconhecimento de indivíduos ou entidades que podem realizar exames relativos à competência profissional geral necessários para obter cartas de maquinista.	Propõe-se que a regulamentação cuja aprovação é explicitamente prevista na norma seja adotada.
RL-071	Lei nº 16/2011 (alterada pelo Decreto-Lei nº 24/2017) "Regime jurídico aplicável à certificação de maquinistas"	Art. 28º (1)	Maquinistas	Os exames relativos aos conhecimentos e competência necessários para obter certificados devem ser realizados por indivíduos ou entidades reconhecidos para tal pelo IMT. Os referidos reconhecimentos devem ser válidos por um período de tempo de cinco anos e que é renovável.	Propõe-se que o período de tempo durante o qual os reconhecimentos são válidos seja revogado. Propõe-se, em alternativa, que a norma determine que os reconhecimentos sejam renovados consecutivamente por períodos de tempo de cinco anos (iguais ao período de tempo durante o qual os mesmos foram inicialmente válidos). Propõe-se que a norma determine os princípios e procedimentos aplicáveis à renovação dos reconhecimentos. Nesse contexto, propõe-se que a norma determine, em particular, que: (i) os reconhecimentos sejam válidos ao longo de todo o processo da respetiva renovação; e (ii) a consequência do incumprimento dos princípios e procedimentos em causa pelos indivíduos e entidades reconhecidos seja a revogação dos respetivos reconhecimentos, e não a sua potencial revogação, conferindo certeza jurídica. Propõe-se que a norma inclua, também, os exames relativos à competência necessária para obter cartas de maquinista. Neste sentido, propõe-se que a norma defina que estes sejam realizados por indivíduos ou entidades reconhecidos para tal pelo IMT e determine as condições, os princípios e os procedimentos aplicáveis à emissão e à renovação desses reconhecimentos de forma análoga às respetivas condições aplicáveis no âmbito dos certificados.
RL-072	Lei nº 16/2011 (alterada pelo Decreto-Lei nº 24/2017) "Regime jurídico aplicável à certificação de maquinistas"	Art. 28º (2)	Maquinistas	Os indivíduos e entidades reconhecidos para desempenhar as funções de formação relativas aos conhecimentos e competências necessários para deter cartas de maquinista e certificados não devem ser, também, reconhecidos para realizar os exames relativos a esses conhecimentos e competências necessários para deter cartas de maquinista e certificados.	Propõe-se que a norma seja revogada.
RL-073	Lei nº 16/2011 (alterada pelo Decreto-Lei nº 24/2017) "Regime jurídico aplicável à certificação de maquinistas"	Art. 30º (1) (a)	Maquinistas	As entidades reconhecidas para realizar os exames relativos aos conhecimentos e competências necessários para deter cartas de maquinista e certificados devem ter um responsável técnico que dirija e coordene as atividades relativas aos exames em causa e valide os processos aplicáveis aos mesmos e os documentos necessários no âmbito desses exames.	Propõe-se que a norma seja revogada.
RL-076	Lei nº 16/2011 (alterada pelo Decreto-Lei nº 24/2017) "Regime jurídico aplicável à certificação de maquinistas"	Art. 44º (3) (b)	Maquinistas	As regras estabelecidas na Lei nº 16/2011 devem ser aplicáveis aos maquinistas que desempenhem serviços transfronteiriços no prazo máximo de dois anos a partir da data de criação do registo relativo às cartas de maquinistas gerido pelo IMT e dos registos relativos aos certificados geridos pelos gestores da infraestrutura ferroviária e empresas de transporte ferroviário.	Propõe-se que a norma seja alinhada com a Diretiva n.º 2007/59/CE, sendo revogado o prazo máximo dos dois anos conferido para a aplicação das regras estabelecidas na Lei nº 16/2011 aos maquinistas que desempenhem serviços transfronteiriços. Propõe-se que após a data de criação do registo relativo às cartas de maquinistas e dos registos relativos aos certificados a aplicação das regras seja imediata.



N.º OCDE	N.º e título do ato legislativo	Artigo	Categoria temática	Descrição da restrição à concorrência	Propostas de alteração legislativa e/ou regulatória
RL-079	Lei nº 16/2011 (alterada pelo Decreto-Lei nº 24/2017) "Regime jurídico aplicável à certificação de maquinistas"	Anexo I - Art. A (4) (2) (i) (primeira indentação)	Maquinistas	Os titulares de cartas de maquinista devem ter uma acuidade visual à distância (assistida ou não assistida) igual ou superior a: (i) 0,8; e (ii) 0,3 para o olho com pior acuidade.	Propõe-se que a norma seja alinhada com a Diretiva n.º 2007/59/CE, sendo aumentada a acuidade visual à distância necessária para deter cartas de maquinista para: (i) 1,0; e (ii) 0,5 para o olho com pior acuidade.
RL-080	Nº não aplicável "Regulamento provisório de certificação de maquinistas e de agentes para o acompanhamento de comboios"	Art. 5º (1)	Maquinistas	A condução de comboios deve ser efetuada por titulares de cartas de maquinista emitidas pelo IMT. As cartas de maquinista devem: (i) demonstrar que os indivíduos em causa cumprem as condições mínimas relativas à idade, à condição médica, à formação escolar, à formação profissional, aos conhecimentos profissionais gerais, aos conhecimentos linguísticos, aos conhecimentos profissionais referentes às infraestruturas e aos conhecimentos profissionais referentes ao material circulante; e (ii) ser válidas por um período de tempo de seis anos.	Propõe-se que a norma seja alinhada com a Diretiva n.º 2007/59/CE, sendo alterados os documentos habilitantes para o exercício da profissão de maquinista, para as cartas de maquinista, emitidas pelo IMT, e para os certificados emitidos pelos gestores da infraestrutura ferroviária e empresas de transporte ferroviário. Propõe-se que essa alteração se traduza na desagregação das cartas de maquinista, em dois tipos de documentos, os quais demonstrem que os indivíduos em causa: (i) no caso das cartas de maquinista, cumprem as condições mínimas relativas à idade, à condição médica, à formação escolar, à formação profissional e aos conhecimentos profissionais gerais; e (ii) no caso dos certificados, cumprem as condições mínimas relativas aos conhecimentos linguísticos, aos conhecimentos profissionais referentes às infraestruturas e aos conhecimentos profissionais referentes ao material circulante. Propõe-se que o período de tempo durante o qual as cartas de maquinista são válidas seja aumentado para 10 anos, em conformidade com a Diretiva n.º 2007/59/CE.
RL-081	Nº não aplicável "Regulamento provisório de certificação de maquinistas e de agentes para o acompanhamento de comboios"	Art. 6º (1)	Agentes para o acompanhamento de comboios	As cartas de acompanhamento de comboios devem ser válidas por um período de tempo de seis anos.	Propõe-se que o período de tempo durante o qual as cartas de acompanhamento de comboios são válidas seja aumentado para 10 anos.
RL-082	Nº não aplicável "Regulamento provisório de certificação de maquinistas e de agentes para o acompanhamento de comboios"	Art. 7º (a)	Maquinistas	Os indivíduos que requeiram cartas de maquinistas devem ter, pelo menos, 20 anos de idade.	Propõe-se que a norma seja alinhada com a Diretiva n.º 2007/59/CE, definindo que a idade mínima necessária para obter cartas de maquinista seja os 18 anos de idade, mencionando que a sua validade é limitada ao território Português (Estado-Membro emite).
RL-083	Nº não aplicável "Regulamento provisório de certificação de maquinistas e de agentes para o acompanhamento de comboios"	Art. 7º (c)	Maquinistas	Os indivíduos que requeiram cartas de maquinista devem ter completado com sucesso, pelo menos, nove anos de escolaridade obrigatória.	Propõe-se que a norma seja alinhada com a Diretiva n.º 2007/59/CE, alterando-se as qualificações mínimas relativas a formação escolar e a formação profissional necessárias para obter cartas de maquinista para nove anos de instrução (primária e secundária) e, alternativamente, escolaridade obrigatória ou formação profissional e formação técnica complementar ou formação técnica escolar ou outra formação de nível secundário.
RL-086	Nº não aplicável "Regulamento provisório de certificação de maquinistas e de agentes para o acompanhamento de comboios"	Art. 8º (c)	Agentes para o acompanhamento de comboios	Os indivíduos que requeiram cartas de acompanhamento de comboios devem ter completado com sucesso, pelo menos, nove anos de escolaridade obrigatória.	Propõe-se que as qualificações mínimas relativas a formação escolar e a formação profissional necessárias para obter cartas de acompanhamento de comboios sejam alteradas para nove anos de instrução (primária e secundária) e, alternativamente, escolaridade obrigatória ou formação profissional e formação técnica complementar ou formação técnica escolar ou outra formação de nível secundário.
RL-089	Nº não aplicável "Regulamento provisório de certificação de maquinistas e de agentes para o acompanhamento de comboios"	Art. 11º (1)	Maquinistas e agentes para o acompanhamento de comboios	A validade das cartas de maquinista e das cartas de acompanhamento de comboios não deve ser mantida nos casos em que os respetivos titulares não realizem exames médicos relativos à aptidão física com a periodicidade mínima exigida para tal.	Propõe-se que a norma determine, também, que a validade das cartas de maquinista e das cartas de acompanhamento de comboios não seja mantida, nos casos em que os respetivos titulares não realizem exames médicos relativos à aptidão psicológica, com a periodicidade mínima exigida para tal.
RL-090	Nº não aplicável "Regulamento provisório de certificação de maquinistas e de agentes para o acompanhamento de comboios"	Art. 11º (2)	Maquinistas e agentes para o acompanhamento de comboios	Os exames médicos necessários para manter cartas de maquinista e cartas de acompanhamento de comboios devem ser realizados, pelo menos: (i) de três em três anos, até ao momento em que os indivíduos em causa tenham 60 anos de idade; e (ii) todos os anos, a partir do momento em que os indivíduos em causa tenham mais de 60 anos de idade.	Propõe-se que a norma seja alinhada com a Diretiva n.º 2007/59/CE, sendo diminuída a idade mínima de 60 anos de idade, para os 55 anos de idade, para a realização dos exames médicos anuais necessários para a manutenção da validade das cartas de maquinistas. Propõe-se que a norma seja alinhada com a Decisão n.º 2012/757/UE, e que os exames médicos necessários para manter a validade das cartas de acompanhamento de comboios sejam realizados, pelo menos: (i) de cinco em cinco anos, até ao momento em que os indivíduos tenham 40 anos de idade; (ii) de três em três anos, a partir do momento em que os indivíduos tenham mais de 40 anos de idade e até que tenham 62 anos de idade; e (iii) todos os anos, a partir do momento em que os indivíduos tenham mais de 62 anos de idade.



N.º OCDE	N.º e título do ato legislativo	Artigo	Categoria temática	Descrição da restrição à concorrência	Propostas de alteração legislativa e/ou regulatória
RL-091	Nº não aplicável "Regulamento provisório de certificação de maquinistas e de agentes para o acompanhamento de comboios"	Art. 12º	Maquinistas e agentes para o acompanhamento de comboios	O IMT deve aceitar ou recusar a aceitação de entidades que pretendam realizar cursos de formação necessários para deter cartas de maquinista e cartas de acompanhamento de comboios e para alargar o âmbito das mesmas a itinerários ou material circulante adicionais com base, essencialmente, em critérios de avaliação curricular.	Propõe-se que a norma seja alinhada com a Decisão n.º 2012/757/UE, alargando os critérios que os agentes que realizam cursos de formação devem cumprir, em particular, os critérios relacionados com a independência, a competência e a imparcialidade das entidades em causa.
RL-092	Nº não aplicável "Regulamento provisório de certificação de maquinistas e de agentes para o acompanhamento de comboios"	Art. 13º (3)	Maquinistas e agentes para o acompanhamento de comboios	O IMT deve aprovar ou recusar a aprovação de manuais a utilizar no âmbito da formação relativa aos conhecimentos profissionais necessários para obter cartas de maquinista e cartas de acompanhamento de comboios.	Propõe-se que a norma defina o período de tempo máximo para o IMT decidir a partir da data de receção dos pedidos.
RL-094	Nº não aplicável "Regulamento provisório de certificação de maquinistas e de agentes para o acompanhamento de comboios"	Art. 14º (9)	Maquinistas e agentes para o acompanhamento de comboios	O IMT deve aprovar ou recusar a aprovação de condições aplicáveis aos exames práticos relativos aos conhecimentos profissionais específicos (referentes às infraestruturas e ao material circulante) necessários para obter cartas de maquinista e cartas de acompanhamento de comboios. Essas condições devem ser acordadas entre os gestores da infraestrutura ferroviária a utilizar nos exames em causa e as empresas de transporte ferroviário que irão disponibilizar o material circulante a utilizar nesses exames.	Propõe-se que a norma defina o período de tempo máximo para o IMT decidir a partir da data de receção dos pedidos.
RL-095	Nº não aplicável "Regulamento provisório de certificação de maquinistas e de agentes para o acompanhamento de comboios"	Art. 15º (3)	Agentes para o acompanhamento de comboios	O IMT deve aprovar ou recusar a aprovação de programas de estágio profissional necessário para obter cartas de acompanhamento de comboios nos casos em que esse estágio seja realizados em cabinas de comboios de empresas de transporte ferroviário.	Propõe-se que a norma defina o período de tempo máximo para o IMT decidir a partir da data de receção dos pedidos.
RL-096	Nº não aplicável "Regulamento provisório de certificação de maquinistas e de agentes para o acompanhamento de comboios"	Art. 17º (1) (a)	Maquinistas e agentes para o acompanhamento de comboios	As empresas para as quais os titulares de cartas de maquinista e os titulares de cartas de acompanhamento de comboios trabalhem devem enviar ao IMT um processo com a seguinte informação relativa à formação necessária para alargar o âmbito das cartas em causa a itinerários ou material circulante adicionais: (i) a conteúdo programático; (ii) a duração; (iii) a identificação dos formadores; (iv) as datas de realização dos exames; e (v) a identificação dos examinadores. Esse envio deve ser efetuado no prazo máximo de 30 dias antes das datas de realização dos exames em causa pretendidas.	Propõe-se que a norma defina o período de tempo máximo para o IMT se pronunciar sobre a informação a partir da data de receção da mesma. Propõe-se que a norma determine que o IMT deva pronunciar-se sobre a informação, antes das datas de realização dos exames pretendidas, de modo a permitir aos indivíduos fazerem os preparativos necessários para a realização desses exames.
RL-097	Nº não aplicável "Regulamento provisório de certificação de maquinistas e de agentes para o acompanhamento de comboios"	Art. 17º (2)	Maquinistas e agentes para o acompanhamento de comboios	As funções de formação relativas aos conhecimentos necessários para alargar o âmbito das cartas de maquinista e das cartas de acompanhamento de comboios a itinerários ou material circulante adicionais e a realização de exames relativos aos mesmos conhecimentos podem ser desempenhadas por indivíduos que trabalhem nas entidades aceites, pelo IMT, para realizar os cursos de formação em causa ou por indivíduos que trabalhem nas empresas para as quais trabalhem os titulares dessas cartas aceites para tal pelo IMT.	Propõe-se que a norma seja revogada. Propõe-se que seja adotada uma norma, cujo conteúdo vise disciplinar a matéria em causa, e que determine: (i) que os exames relativos aos conhecimentos necessários para deter cartas de maquinista e cartas de acompanhamento de comboios e para alargar o âmbito das mesmas a itinerários ou material circulante adicionais sejam realizados por indivíduos ou entidades aceites para tal pelo IMT; (ii) os critérios que os indivíduos e entidades que realizam exames relativos aos conhecimentos necessários para deter cartas de maquinista e cartas de acompanhamento de comboios e para alargar o âmbito das mesmas a itinerários ou material circulante adicionais devem cumprir, em particular, critérios relacionados com a independência, a competência e a imparcialidade, em conformidade com a Decisão n.º 2012/757/UE; e (iii) que os indivíduos que realizam ou supervisionam exames relativos aos conhecimentos necessários para deter cartas de maquinista e cartas de acompanhamento de comboios e para alargar o âmbito das mesmas a itinerários ou material circulante adicionais não realizem ou supervisionem esses exames, respetivamente, nos casos em que os mesmos tenham desempenhado tarefas de formação dos indivíduos que requeiram as cartas em causa ou o alargamento do respetivo âmbito a itinerários ou material circulante adicionais. A inclusão da norma, como proposta, implicará a revogação do Art. 17º (3) deste Regulamento provisório.
RL-099	Nº não aplicável "Regulamento provisório de certificação de maquinistas e de agentes para o acompanhamento de comboios"	Art. 20º (1)	Maquinistas e agentes para o acompanhamento de comboios	Os titulares de cartas de maquinista ou de cartas de acompanhamento de comboios emitidas antes da data de entrada em vigor do Regulamento provisório de certificação de maquinistas e de agentes para o acompanhamento de comboios devem ser dispensadas de submeter ao IMT um pedido de emissão de novas cartas de maquinista ou de cartas de acompanhamento de comboios, respetivamente, nos termos do regulamento em causa.	Propõe-se que a norma defina o momento a partir do qual os titulares de cartas de maquinista ou de cartas de acompanhamento de comboios, emitidas antes da data de entrada em vigor do Regulamento provisório, tenham que passar a cumprir as regras estabelecidas nesse Regulamento, conferindo certeza jurídica.



N.º OCDE	N.º e título do ato legislativo	Artigo	Categoria temática	Descrição da restrição à concorrência	Propostas de alteração legislativa e/ou regulatória
RL-100	Nº não aplicável "Regulamento provisório de certificação de maquinistas e de agentes para o acompanhamento de comboios"	Art. 20º (segundo 2)	Maquinistas e agentes para o acompanhamento de comboios	As entidades aceites ou reconhecidas pelo IMT antes da data de entrada em vigor do Regulamento provisório de certificação de maquinistas e de agentes para o acompanhamento de comboio para realizar cursos de formação de pessoal com funções de segurança relevantes devem ser automaticamente aceites pelo IMT para realizar cursos de formação necessários para deter cartas de maquinista e cartas de acompanhamento de comboios e para alargar o âmbito das mesmas a itinerários ou material circulante adicionais nos termos do Regulamento provisório de certificação de maquinistas e de agentes para o acompanhamento de comboios as entidades.	Propõe-se que a norma defina o momento a partir do qual as entidades aceites ou reconhecidas pelo IMT emitidas antes da data de entrada em vigor do Regulamento provisório, tenham que passar a cumprir as regras estabelecidas nesse Regulamento, conferindo certeza jurídica.



### III.6. Propostas de alteração do quadro legislativo e regulatório do setor de transporte marítimo

Destaca-se que, em 2015, o valor acrescentado bruto (VAB) gerado, diretamente, pelo setor marítimo em Portugal foi de EUR 53,9 milhões<sup>675,676</sup>, tendo o mesmo sido responsável direto por 0,03% do Produto Interno Bruto (PIB)<sup>677</sup>, e empregou 450 indivíduos<sup>678</sup>. Adicionalmente, no mesmo ano, as atividades auxiliares dos transportes realizados por água<sup>679</sup> geraram EUR 236,3 milhões<sup>680</sup>, representando 0,1% do PIB<sup>681</sup>, e empregaram 2.386 indivíduos<sup>682</sup>. Contudo, esses valores não traduzem a contribuição total do setor marítimo para a economia portuguesa, uma vez que deve ser tomada em consideração nesse contexto a totalidade da cadeia de produção dos serviços marítimos<sup>683</sup>.

A importância do mar não é independente do facto de Portugal se localizar na periferia ocidental da UE, estrategicamente posicionado no meio de relevantes rotas marítimas que ligam os continentes Europeu e Americano, os continentes Europeu e Africano e o Sul e o Norte da Europa. Para além disso, Portugal, apesar de ter uma superfície de apenas 92.225,60 km<sup>2</sup><sup>684</sup>, possui uma zona económica exclusiva<sup>685</sup> de 1.727.408,0 km<sup>2</sup><sup>686</sup>, que é a terceira maior zona económica exclusiva da União Europeia (UE)<sup>687</sup> e a décima primeira maior zona económica exclusiva do Mundo<sup>688,689</sup>.

Assim, é expectável que a adoção em Portugal de um quadro legislativo e regulatório que promova a concorrência no setor marítimo e, desse modo, aumente a sua eficiência seja uma forma efetiva de estimular o desenvolvimento económico e social, bem como ambiental.

Importa notar que as atividades marítimas são essencialmente reguladas por um quadro legislativo e regulatório internacional, uma vez que a maior parte dessas atividades envolve agentes económicos estabelecidos em vários países; e uma grande parte do mar pode ser livremente utilizado pelos agentes económicos que desenvolvem as atividades em causa.

<sup>675</sup> Fonte: INE (“valor acrescentado bruto (€) das empresas por atividade económica (subclasse - CAE Rev. 3) e escalão de pessoal ao serviço”, acedido em 26.10.2017).

<sup>676</sup> O presente capítulo não toma em consideração os setores da Administração pública, da defesa e da segurança social, uma vez que os mesmos não têm uma relação direta com o setor dos transportes em termos de atividades desempenhadas no respetivo âmbito, sem prejuízo de terem um impacto nesse setor.

<sup>677</sup> Fontes: (i) INE (“valor acrescentado bruto (€) das empresas por atividade económica (subclasse - CAE Rev. 3) e escalão de pessoal ao serviço”, acedido em 14.12.2017); e (ii) OCDE (“value added and its components by activity, ISIC rev4”, acedido em 14.12.2017, e “GDP”, acedido em 12.12.2017).

<sup>678</sup> Fontes: (i) Eurostat (“annual detailed enterprise statistics for services (NACE Rev. 2 H-N and S95)”, acedidas em 17.12.2017); e (ii) INE (“pessoal ao serviço (nº) das empresas por atividade económica (subclasse - CAE Rev. 3) e escalão de pessoal ao serviço”, acedido em 17.12.2017).

<sup>679</sup> As mesmas incluem atividades como a exploração de portos e embarcadouros, a disponibilização de serviços de pilotagem, amarração e controlo de tráfego, o salvamento e a disponibilização de serviços de sinalização por faróis, balizagem ou rádio balizagem. As atividades em causa não abrangem, em particular, as atividades de manuseamento de carga, as atividades de estiva, as atividades de organização do transporte e as atividades relacionadas com procedimentos aduaneiros.

<sup>680</sup> Fonte: INE (“valor acrescentado bruto (€) das empresas por atividade económica (subclasse - CAE Rev. 3) e escalão de pessoal ao serviço”, acedido em 26.10.2017).

<sup>681</sup> Fontes: (i) INE (“valor acrescentado bruto (€) das empresas por atividade económica (subclasse - CAE Rev. 3) e escalão de pessoal ao serviço”, acedido em 14.12.2017); e (ii) OCDE (“value added and its components by activity, ISIC rev4”, acedido em 14.12.2017, e “GDP”, acedido em 12.12.2017).

<sup>682</sup> Fontes: (i) Eurostat (“annual detailed enterprise statistics for services (NACE Rev. 2 H-N and S95)”, acedidas em 17.12.2017); e (ii) INE (“pessoal ao serviço (nº) das empresas por atividade económica (subclasse - CAE Rev. 3) e escalão de pessoal ao serviço”, acedido em 17.12.2017).

<sup>683</sup> A mesma inclui uma diversidade ampla de serviços, como a produção de navios e a preparação de refeições.

<sup>684</sup> Fonte: INE (“superfície (km<sup>2</sup>) das unidades territoriais por localização geográfica (NUTS - 2013)”, acedido em 28.05.2018).

<sup>685</sup> Nos termos dos artigos 55º e 56º (1) da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, a zona económica exclusiva de um país (costeiro) corresponde à área localizada para além das respetivas águas territoriais e adjacente às mesmas delimitada em conformidade com as regras aplicáveis a tal estabelecidas na Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar e na qual o país em causa tem os direitos de soberania relativamente à utilização e à gestão dos recursos naturais abrangidos pela mesma e à exploração económica da área em causa definidos nessa Convenção.

<sup>686</sup> Fonte: Flanders Marine Institute (“maritime boundaries and exclusive economic zones (200NM)”, acedido em 29.05.2018).

<sup>687</sup> Sendo precedida da zona económica exclusiva dos seguintes países da UE: (i) França; e (ii) Reino Unido.

<sup>688</sup> Sendo precedida da zona económica exclusiva dos seguintes países do Mundo: (i) Estados Unidos da América; (ii) França; (iii) Austrália; (iv) Rússia; (v) Canadá; (vi) Japão; (vii) Nova Zelândia; (viii) Reino Unido; (ix) Brasil; e (x) Chile.

<sup>689</sup> Fonte: Flanders Marine Institute (“maritime boundaries and exclusive economic zones (200NM)”, acedido em 29.05.2018).



O Projeto “OECD Competition Assessment Reviews: Portugal” analisou 287 diplomas Portugueses aplicáveis ao setor marítimo e considerou que 47 das normas incluídas nos mesmos potencialmente prejudicariam a concorrência no setor em causa, tendo efetuado 43 recomendações nesse âmbito.

Nota-se que as seguintes matérias e, conseqüentemente, o quadro legislativo e regulatório aplicável às mesmas não foram analisados no âmbito do Projeto: (i) as regras, as condições, os princípios e os procedimentos aplicáveis no âmbito das atividades marítimas de carácter eminentemente turístico; (ii) as regras, as condições, os princípios e os procedimentos aplicáveis no âmbito do registo de embarcações que utilizem bandeira Portuguesa; e (iii) a disponibilização de serviço público no âmbito do transporte marítimo com base em contratos de serviço público.

O projeto estimou que a implementação completa de todas as recomendações relativas à prestação do serviço público de cabotagem marítima em Portugal<sup>690</sup> geraria um aumento do excedente do consumidor de **EUR 0,65 milhões a EUR 3,33 milhões**<sup>691</sup>, decorrente da melhoria do contexto operacional do setor marítimo Português e da conseqüente diminuição dos preços praticados no âmbito do mesmo.

O presente capítulo tem como objetivo a apresentação de propostas específicas de alteração do quadro legislativo e regulatório Português aplicável ao setor marítimo baseadas nas recomendações efetuadas pelo Projeto. Essas propostas encontram-se agrupadas nas seguintes matérias: (i) cabotagem marítima, objeto do capítulo III.6.1; (ii) agentes de navegação, objeto do capítulo III.6.2; (iii) taxas cobradas pela Direcção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos (DGRM) e pela Autoridade Marítima nos portos, objeto do capítulo III.6.3; e (iv) outras matérias, objeto do capítulo III.6.4.

---

<sup>690</sup> Atividade de transporte marítimo de passageiros ou mercadorias entre portos localizados em Portugal.

<sup>691</sup> Cf. Relatório de Recomendações da OCDE, *Transport Sector, Portugal, 2018* (v. *Table 1.2.*). O benefício anual estimado tem por pressuposto uma variação nos preços de -0,5% ou de -2,5%, respetivamente, e uma elasticidade da procura de 2,00.





### III.6.1. Cabotagem marítima

Como nota de contexto, refere-se que em Portugal, as principais atividades desenvolvidas no âmbito da cabotagem marítima são as seguintes: (i) a cabotagem continental, que consiste no transporte marítimo de passageiros ou mercadorias entre portos localizados no Continente sem escalas em portos localizados nas Regiões Autónomas (Região Autónoma dos Açores e Região Autónoma da Madeira); e (ii) a cabotagem insular, que consiste no transporte marítimo de passageiros ou mercadorias entre portos localizados no Continente e portos localizados nas Regiões Autónomas ou entre portos localizados nas Regiões Autónomas.

É de notar que a cabotagem marítima constitui um serviço liberalizado na UE e, em particular, em Portugal desde 01.01.1993<sup>692</sup> e, como tal, encontra-se, desde então, aberto à concorrência, sem prejuízo dos contratos de serviço público celebrados e das obrigações de serviço público definidas no âmbito da mesma.

Desde 03.02.2006, os transportes regulares de carga geral ou contentorizada entre o Continente e as Regiões Autónomas de Portugal são regidos por um regime especial<sup>693</sup>, que define as obrigações (de serviço público) a cumprir pelo armadores<sup>694</sup> que disponibilizem os serviços em causa. Nesse contexto, destaca-se que o Tratado sobre o Funcionamento da UE<sup>695</sup> classifica as Regiões Autónomas de Portugal como regiões ultraperiféricas, atento aos fatores caracterizadores das mesmas que prejudicam significativamente o seu desenvolvimento. Essa classificação implica, em particular, a aplicação às regiões em causa de condições específicas, adaptadas às características e aos condicionalismos das mesmas, no âmbito do comércio de bens e serviços, do abastecimento de matérias-primas e bens de consumo de primeira necessidade e da atribuição de auxílios estatais.

#### Diploma legal objeto de propostas de alteração legislativa e regulatória específicas (Cf. Anexo 29)

- Decreto-Lei nº 7/2006, de 4 de janeiro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 137/2015, de 30 de julho, que estabelece as regras, as condições, os princípios e os procedimentos aplicáveis no âmbito da cabotagem marítima.

#### Propostas-chave de alteração legislativa e/ou regulatória

#### Regime especial dos transportes regulares de carga geral ou contentorizada entre o Continente e as Regiões Autónomas de Portugal

O Decreto-Lei nº 7/2006<sup>696</sup> estabelece o regime especial dos transportes regulares de carga geral ou contentorizada entre o Continente e as Regiões Autónomas de Portugal, nos termos do qual os armadores que disponibilizem os serviços em causa devem cumprir, em particular, as seguintes obrigações de serviço público<sup>697</sup>:

- Efetuar ligações semanais entre os portos do Continente e os portos de cada uma das Regiões Autónomas em que operem e vice-versa;
- Estabelecer itinerários que garantam uma escala quinzenal em todas as ilhas de cada uma das Regiões Autónomas em que operem;
- Assegurar a continuidade do serviço em causa pelo período de tempo mínimo de dois anos; e
- Praticar o mesmo frete para a mesma mercadoria para cada uma das Regiões Autónomas em que operem, independentemente do porto ou da ilha a que a mercadoria se destine.

Essas obrigações pretendem assegurar a disponibilização de serviços regulares, estáveis e fiáveis de transporte marítimo de mercadorias entre o Continente e as Regiões Autónomas de Portugal, dada a elevada

<sup>692</sup> Cf.: (i) Regulamento (CEE) nº 3577/92 e, em particular, artigo 1º, n.º 1; e (ii) Decreto-Lei nº 7/2006 e, em particular, artigo 3º e artigo 4º.

<sup>693</sup> Cf. Decreto-Lei nº 7/2006, em particular, artigo 5º.

<sup>694</sup> Entidades que exercem a atividade de transporte marítimo de passageiros ou mercadorias.

<sup>695</sup> Cf. Em particular, o artigo 349º (primeiro parágrafo) (primeira frase) desse diploma.

<sup>696</sup> Cf. Decreto-Lei nº 7/2006, de 4 de janeiro, cit. *supra*, artigo 5.º, n.º 1, alíneas a), c), f), g), h), e i).

<sup>697</sup> Cf. normas apresentadas no Anexo 29 identificadas com a seguinte numeração: (i) M-003; (ii) M-004; (iii) M-006; e (iv) M-007.



importância desse transporte para as regiões em causa e, em particular, para a sua subsistência, o seu desenvolvimento, a fixação nas mesmas e o bem-estar das respetivas populações. Como tal, o quadro legislativo e regulatório aplicável aos serviços em causa tem por objetivo de política pública garantir que os mesmos são adequada e eficazmente acessíveis em cada uma das ilhas das Regiões Autónomas de Portugal, independentemente da sua dimensão e do volume de tráfego que originem.

Contudo, as referidas obrigações podem também dificultar o acesso aos mercados em causa por parte das entidades interessadas em tal, uma vez que promovem:

- (i) O aumento dos custos incorridos pelos armadores em causa, que são influenciados em larga medida pela relação entre a frequência de prestação dos serviços em causa e a procura dos mesmos verificada em cada momento;
- (i) O aumento da dificuldade do acesso dos (potenciais ou efetivos) armadores a mercados que, por si só, sejam comercialmente atrativos; e
- (ii) A diminuição da capacidade dos armadores de ajustar as respetivas decisões às suas necessidades e, desse modo, de desenvolver os respetivos planos de negócio.

Assim, o regime especial dos transportes regulares de carga geral ou contentorizada entre o Continente e as Regiões Autónomas de Portugal em vigor pode não ser a forma menos prejudicial para a concorrência de atingir o objetivo de política pública subjacente.

De facto, há vários modelos alternativos de regulação do mercado de serviço público em questão, devendo a sua identificação tomar em consideração que:

- (i) As obrigações de serviço público devem ser claras, objetivas, baseadas em objetivos de desempenho e independentes do número de prestadores;
- (ii) Os consumidores aos quais é disponibilizado um serviço público devem ser os consumidores que efetivamente necessitam do mesmo;
- (iii) A disponibilização de um serviço público deve ser permitida a qualquer agente económico interessado em tal;
- (iv) Os preços aplicáveis a um serviço público devem ser orientados para os custos incorridos com a prestação do mesmo; e
- (v) O financiamento de um serviço público não deve ser discriminatório entre os vários prestadores do mesmo.

A decisão sobre o modelo a adotar deve ser efetuada com base, em particular:

- (i) Na exequibilidade da respetiva implementação, bem como da fiscalização do cumprimento das obrigações inerentes;
- (ii) Na respetiva adequabilidade ao objetivo de política pública subjacente; e
- (iii) No respetivo potencial para distorção da concorrência no mercado em questão.

É, ainda, de destacar que a prática de um frete para uma determinada mercadoria que seja independente do respetivo porto de destino, em vigor, não garante que esse frete e, conseqüentemente, o preço de disponibilização da mercadoria em causa aos consumidores sejam acessíveis. Uma manifestação de tal é o facto de o Estado<sup>698</sup> conceder ajudas para o abastecimento das Regiões Autónomas de bens agrícolas da UE essenciais para o consumo humano, para o fabrico de outros produtos ou como fatores de produção agrícola<sup>699</sup>, com vista a diminuir os preços praticados nessas regiões no âmbito dos produtos em causa e, desse modo, compensar os custos (adicionais) decorrentes da ultraperifericidade dessas regiões.

<sup>698</sup> Através do Programa de opções específicas para fazer face ao afastamento e à insularidade (Programa POSEI) estabelecido por Portugal, nos termos do Regulamento (CE) nº 228/2013, que determina medidas específicas no domínio da agricultura a favor das regiões ultraperiféricas da UE, para mitigar os efeitos da ultraperifericidade das mesmas.

<sup>699</sup> O montante dessas ajudas deve ter em conta: (i) os custos (adicionais) de transporte decorrentes da ultraperifericidade das regiões em causa; (ii) os preços praticados nas exportações para os países não pertencentes à UE; e (iii) no caso de bens destinados a



*Propostas de alteração legislativa e/ou regulatória*

Propõe-se que o atual regime especial dos transportes regulares de carga geral ou contentorizada entre o Continente e as Regiões Autónomas de Portugal seja objeto de uma reavaliação pelo legislador, em conjunto com os Governos Regionais, a DGRM, o IMT e a AMT, tendo como objetivo a identificação de modelos alternativos de regulação do mercado de serviço público em questão e a sua avaliação, com vista a dotar o legislador de informação que possibilite a escolha do modelo mais adequado, que promova a eficiência do serviço público e minimize as distorções da concorrência. Propõe-se, quanto ao preço, que, pelo menos, o legislador opte alternativamente, por introduzir um regime de preço livre sujeito a um limite máximo.

No contexto do redesenho do atual regime jurídico, propõe-se que o legislador tenha em consideração um conjunto de critérios, designadamente: (i) que as obrigações de serviço público sejam definidas de forma clara, objetiva, baseadas em objetivos de desempenho e independentes do número de prestadores; (ii) que seja aferida a efetiva necessidade da prestação de serviço público para os consumidores; (iii) que a disponibilização do serviço público seja permitida a qualquer agente económico interessado; (iv) que os preços aplicáveis ao serviço público sejam orientados para os custos incorridos com a prestação do mesmo; e (v) que o financiamento do serviço público não seja discriminatório entre os vários prestadores. Como obrigação acessória, Propõe-se que seja estabelecida a obrigatoriedade de os armadores ativos no mercado de serviço público enviarem, periódica e regularmente, à entidade responsável pela fiscalização do cumprimento das obrigações inerentes a esse mercado, os preços que apliquem.

Com vista à implementação do novo modelo regulatório que venha a ser desenhado, propõe-se que o legislador tenha em consideração um conjunto de circunstâncias que poderão ocorrer e que importará acautelar, em particular: (i) a necessidade de alteração da lista das rotas classificadas como rotas de serviço público e, conseqüentemente, poderem algumas das rotas atualmente classificadas como rotas de serviço público deixarem de ser classificadas como tal; (ii) a necessidade de alteração da frequência de prestação dos serviços em causa; (iii) a diminuição da duração do período de tempo mínimo durante o qual deve ser assegurada a continuidade do serviço; e (iv) a alteração do regime aplicável aos preços a praticar no âmbito dos serviços em causa (o atual regime de preços assenta num modelo segundo o qual é cobrado o mesmo preço, para o frete da mesma mercadoria, independentemente do porto ou da ilha da Região Autónoma em causa a que a mercadoria se destina).

Durante um período intermédio, enquanto a reavaliação seja efetuada ou no caso de o legislador decidir pela manutenção do regime em vigor, propõe-se, quanto ao preço, que, pelo menos, o legislador opte alternativamente, por introduzir um regime de preço livre sujeito a um limite máximo.



**Anexo 29: Propostas de alteração do quadro legislativo e regulatório do setor de transporte marítimo: cabotagem marítima**

N.º OCDE	N.º e título do ato legislativo	Artigo	Categoria temática	Descrição da restrição à concorrência	Propostas de alteração legislativa e/ou regulatória
M-01	Decreto-Lei nº 7/2006 (alterado pelo Decreto-Lei nº 137/2015) "Regime jurídico aplicável à cabotagem marítima"	Art. 3º	Cabotagem continental	O transporte de passageiros e de mercadorias na cabotagem continental é livre para armadores Portugueses e Europeus com embarcações que arvorem pavilhão Português ou da UE e que preencham os requisitos necessários à sua admissão à cabotagem no país pertencente à UE em que estejam registados. Assim, a atividade encontra-se vedada a armadores cuja nacionalidade não pertença à UE, ou cujas embarcações não arvorem bandeira da UE.	Propõe-se que a norma seja alterada e que seja alargado o seu âmbito de forma a permitir a entrada de armadores e de embarcações, em Portugal, quer de países da UE, quer de países fora da EU (desde que exista acordo de tratamento recíproco com os operadores nacionais nesses países), para a disponibilização de serviços de transporte na cabotagem continental.
M-02	Decreto-Lei nº 7/2006 (alterado pelo Decreto-Lei nº 137/2015) "Regime jurídico aplicável à cabotagem marítima"	Art. 4º (1)	Cabotagem insular	O transporte de passageiros e de mercadorias na cabotagem insular é livre para armadores Portugueses e Europeus com embarcações que arvorem pavilhão Português ou da UE e que preencham os requisitos necessários à sua admissão à cabotagem no país pertencente à UE em que estejam registados. Assim, a atividade encontra-se vedada a armadores cuja nacionalidade não pertença à UE, ou cujas embarcações não arvorem bandeira da UE.	Propõe-se que a norma seja alterada e que seja alargado o seu âmbito de forma a permitir a entrada de armadores e de embarcações, em Portugal, quer de países da UE, quer de países fora da EU (desde que exista acordo de tratamento recíproco com os operadores nacionais nesses países), para a disponibilização de serviços de transporte na cabotagem insular.
M-03, M-04, M-06 e M-07	Decreto-Lei nº 7/2006 (alterado pelo Decreto-Lei nº 137/2015) "Regime jurídico aplicável à cabotagem marítima"	Art. 5º (1) (a); Art. 5º (1) (c); Art. 5º (1) (f); Art. 5º (1) (g)	Cabotagem insular regular de carga geral ou contentorizada	Os armadores que efetuem transportes regulares de carga geral ou contentorizada entre o Continente e as Regiões Autónomas de Portugal devem respeitar um conjunto de obrigações: (a) Efetuar ligações semanais entre os portos do Continente e os portos de cada uma das Regiões Autónomas em que operem; (c) estabelecer itinerários que garantam uma escala quinzenal em todas as ilhas de cada uma das Regiões Autónomas em que operem; (f) assegurar a continuidade do serviço em causa pelo período de tempo mínimo de dois anos; e (g) praticar o mesmo frete para a mesma mercadoria para cada uma das Regiões Autónomas em que operem, independentemente do porto ou da ilha a que a mercadoria destine-se.	Propõe-se que o regime especial dos transportes regulares de carga geral ou contentorizada entre o Continente e as Regiões Autónomas de Portugal, em particular, as condições a cumprir pelos armadores que disponibilizem o serviço, seja reavaliado pelo legislador, em conjunto com os Governos Regionais, a DGRM, o IMT e a AMT. Essa análise deve ter como objetivos principais a identificação de modelos alternativos de regulação do mercado de serviço público e a avaliação dos mesmos. No contexto do redesenho do atual regime jurídico, propõe-se que o legislador tenha em consideração um conjunto de critérios, designadamente: (i) que as obrigações de serviço público sejam definidas de forma clara, objetiva, baseadas em objetivos de desempenho e independentes do número de prestadores; (ii) que seja aferida a efetiva necessidade da prestação de serviço público para os consumidores; (iii) que a disponibilização do serviço público seja permitida a qualquer agente económico interessado; (iv) que os preços aplicáveis ao serviço público sejam orientados para os custos incorridos com a prestação do mesmo; e (v) que o financiamento do serviço público não seja discriminatório entre os vários prestadores. Com vista à implementação do novo modelo regulatório que venha a ser desenhado, propõe-se que o legislador tenha em consideração um conjunto de circunstâncias que poderão ocorrer, em particular: (i) a necessidade de alteração da lista das rotas classificadas como rotas de serviço público e, consequentemente, poderem algumas das rotas atualmente classificadas como rotas de serviço público deixarem de ser classificadas como tal; (ii) a necessidade de alteração da frequência de prestação dos serviços em causa; (iii) a diminuição da duração do período de tempo mínimo durante o qual seja assegurada a continuidade do serviço, considerando-se da adequação do prazo de dois anos ser reduzido para um ano; e (iv) a alteração do regime aplicável aos preços a praticar no âmbito dos serviços em causa (o atual regime de preços assenta num modelo segundo o qual é cobrado o mesmo preço, para o frete da mesma mercadoria, independentemente do porto ou da ilha da Região Autónoma em causa a que a mercadoria se destina), considerando-se da adequação de ser estabelecida uma obrigação de reporte de informação regular e periódica sobre os preços praticados à entidade responsável pela fiscalização do cumprimento das obrigações de serviço público. Propõe-se, durante um período intermédio, enquanto a reavaliação seja efetuada e/ou, alternativamente, no caso de o legislador decidir pela manutenção do regime em vigor, propõe-se, quanto ao preço, que, pelo menos, o legislador opte por introduzir um regime de preço máximo.
M-08	Decreto-Lei nº 7/2006 (alterado pelo Decreto-Lei nº 137/2015) "Regime jurídico aplicável à cabotagem marítima"	Art. 5º (1) (h)	Cabotagem insular regular de carga geral ou contentorizada	Os armadores que efetuem transportes regulares de carga geral ou contentorizada entre o Continente e as Regiões Autónomas de Portugal devem utilizar embarcações de que sejam proprietários, locatários ou afretadores em casco nu.	Propõe-se que a norma seja revogada.
M-09 e M-10	Decreto-Lei nº 7/2006 (alterado pelo Decreto-Lei nº 137/2015) "Regime jurídico aplicável à cabotagem marítima"	Art. 5º (1) (i)	Cabotagem insular regular de carga geral ou contentorizada	Os armadores que efetuem transportes regulares de carga geral ou contentorizada entre o Continente e as Regiões Autónomas de Portugal devem utilizar embarcações com tripulação exclusivamente constituída por marítimos Portugueses ou da UE. É admitida a utilização de marítimos de países fora da UE, mas apenas para funções não essenciais (e.g. segurança).	Propõe-se que a norma seja alterada e que seja alargado o seu âmbito de forma a permitir a empregabilidade de marítimos, quer da EU, quer de países fora da EU (desde que exista acordo de tratamento recíproco com marítimos Portugueses).



N.º OCDE	N.º e título do ato legislativo	Artigo	Categoria temática	Descrição da restrição à concorrência	Propostas de alteração legislativa e/ou regulatória
				É admitida uma exceção, para a figura do comandante e do imediato, em caso de circunstâncias especiais, fundamentadas na insuficiência de marítimos Portugueses ou da UE.	
M-11	Decreto-Lei nº 7/2006 (alterado pelo Decreto-Lei nº 137/2015) "Regime jurídico aplicável à cabotagem marítima"	Art. 6º (2) (e)	Cabotagem continental e cabotagem insular	Os armadores que não sejam armadores Portugueses ou da UE, ou com embarcações que não arvoreem pavilhão Português, nem da UE, precisam de efetuar um pedido de autorização especial, ao IMT, para o exercício da atividade de transporte de passageiros e de mercadorias na cabotagem continental ou insular (com exceção de transportes regulares de carga geral ou contentorizada entre o Continente e as Regiões Autónomas de Portugal). Os operadores devem demonstrar evidência de que existem embarcações disponíveis (com acesso a cabotagem continental) para a prestação dessa atividade.	Propõe-se que a norma seja alterada, e que o IMT, entidade responsável pela análise dos pedidos de autorização especial, possa aferir da veracidade dos elementos de informação aportados pelos requerentes, em particular, possa aferir se embarcações com acesso à cabotagem nacional, têm ou não, disponibilidade para realizar os transportes em causa.
M-12	Decreto-Lei nº 7/2006 (alterado pelo Decreto-Lei nº 137/2015) "Regime jurídico aplicável à cabotagem marítima"	Art. 6º (2) (f)	Cabotagem continental e cabotagem insular	Os armadores Portugueses ou da UE, ou com embarcações que arvoreem pavilhão Português, ou da EU (operador não autorizado, cf. Art.º 5 deste diploma), que desejem exercer a atividade de transporte de passageiros e de mercadorias na cabotagem insular (transportes regulares de carga geral ou contentorizada entre o Continente e as Regiões Autónomas de Portugal), devem efetuar um pedido de autorização especial, ao IMT, para o exercício da atividade. Os operadores devem demonstrar elementos comprovativos de consulta efetuada aos armadores autorizados a efetuar transporte de carga geral ou contentorizada na cabotagem insular. Estes contactos comerciais podem fomentar a troca de informação sensível entre concorrentes.	Propõe-se que a norma seja alterada e que o IMT, entidade responsável pela análise dos pedidos de autorização especial, possa aferir da veracidade dos elementos de informação aportados pelos requerentes (operadores não autorizados, cf. Art.º 5 deste diploma), e possa aferir da existência de armadores autorizados a efetuar transporte de carga geral ou contentorizada na cabotagem insular. Propõe-se que o IMT publicite o seu entendimento e interpretação da norma.



### III.6.2. Agentes de navegação

#### Diplomas legais objeto de propostas de alteração legislativa e regulatória específicas (Cf. Anexo 30)

- Decreto-Lei nº 264/2012, de 20 de dezembro, que estabelece as regras, as condições, os princípios e os procedimentos aplicáveis no âmbito do acesso à atividade de agente de navegação;
- Regulamento de exploração dos portos do Douro e de Leixões, que estabelece as condições técnicas de operação aplicáveis no âmbito da exploração dos portos do Douro e de Leixões pela Administração dos mesmos;
- Regulamento nº 592/2011, que regulamenta a exploração do porto da Figueira da Foz pela respetiva Administração;
- Regulamento de exploração do porto de Viana do Castelo, que estabelece as condições técnicas de operação aplicáveis no âmbito da exploração do porto de Viana do Castelo pela Administração do mesmo;
- Regulamento de exploração da Administração do Porto de Aveiro, que estabelece as normas de funcionamento e de exploração económica dos setores portuários integrados na área de jurisdição da Administração do Porto de Aveiro;
- Procedimento de registo para o exercício da atividade de agente de navegação no porto de Sines, que estabelece o processo de registo dos indivíduos e empresas que pretendam exercer a atividade de agente de navegação no porto de Sines.

#### Propostas-chave de alteração legislativa e/ou regulatória

#### Prestadores de serviços marítimos que podem exercer a atividade de agente de navegação

Os agentes de navegação são indivíduos ou empresas que representam armadores, transportadores marítimos, afretadores, fretadores, gestores de navios ou proprietários de navios que não exploram os mesmos diretamente e, nos casos em que as entidades em causa escalam portos Portugueses nos quais esses agentes disponibilizam os respetivos serviços, praticam os atos e aplicam os procedimentos apresentados de seguida<sup>700</sup>, em nome e por conta e ordem dessas entidades:

- (i) Executar e promover os atos e as diligências relacionados com a estadia dos navios consignados aos mesmos e com as respetivas cargas;
- (ii) Promover a celebração de contratos de transporte marítimo;
- (iii) Atuar como mandatários das entidades em causa, exercendo os poderes conferidos aos mesmos enquanto tal, em particular para emitir, assinar, alterar ou validar conhecimentos de carga e para proceder aos trâmites necessários para rececionar mercadorias para embarque ou para entregar mercadorias desembarcadas; e
- (iv) Prestar proteção, apoio e assistência às entidades em causa, facultando todas as informações da sua especialidade e proporcionando os serviços solicitados, em particular aos capitães dos navios consignados.

Como tal, os agentes de navegação desempenham um papel de elevada importância no desenvolvimento da atividade das referidas entidades e, em particular, no relacionamento entre as mesmas e as autoridades portuárias e as autoridades marítimas nos portos.

O Decreto-Lei nº 264/2012<sup>701</sup> permite, igualmente, que armadores, transportadores marítimos, afretadores, fretadores, gestores de navios ou proprietários de navios que não exploram os mesmos diretamente, possam atuar como agentes de navegação em causa própria, apenas em relação aos navios por si explorados, mas limitados ao porto no qual esteja instalada a respetiva sede social, ou seja, podem apenas atuar em um único porto<sup>702</sup>.

<sup>700</sup> Cf. Decreto-Lei nº 264/2012, cit. *supra*, artigo 2.º, alínea b) e artigo 3.º, n.º 1.

<sup>701</sup> Cf. artigo 3º, n.º 2 desse diploma.

<sup>702</sup> Cf. norma apresentada no Anexo 30 identificada com a seguinte numeração: (i) M-022.



A localização da sede social é por isso determinante.

Note-se, ademais, que nos casos em que a sede social das entidades em causa não esteja instalada em Portugal ou em portos, as mesmas entidades nunca podem exercer a atividade de agente de navegação em causa própria.

Em consequência, verifica-se um aumento significativo dos custos incorridos pelas referidas entidades. De facto, estas devem sempre contratar agentes de navegação ou constituir-se como tal nos portos que escalam nos quais não está instalada a respetiva sede social, mesmo nos casos em que essas entidades escalam esses portos com elevada frequência e consideram ter informação detalhada e exata relativa ao contexto operacional relevante.

Nesse contexto, destaca-se que os agentes de navegação que exerçam a atividade de agente de navegação em um determinado porto devem cumprir, em particular, os seguintes requisitos<sup>703</sup>: (i) dispor dos meios humanos necessários a tal exercício e dos meios materiais<sup>704</sup> especificados em um regulamento do porto em causa; e (ii) prestar garantias financeiras, a favor da autoridade portuária do porto em causa, para assegurar o pagamento dos serviços que lhes sejam prestados e para cobrir os danos causados a clientes ou a terceiros no exercício da sua atividade<sup>705</sup>.

*Proposta de alteração legislativa e/ou regulatória*

Propõe-se que o legislador altere a norma no sentido de alargar a sua abrangência, permitindo que os armadores, transportadores marítimos, afretadores, fretadores, gestores de navios ou proprietários de navios que não exploram os mesmos diretamente possam exercer a atividade de agente de navegação em causa própria, em relação aos navios por si explorados, não apenas no porto no qual esteja instalada a respetiva sede social, mas em qualquer porto.

<sup>703</sup> Cf. Decreto-Lei nº 264/2012, artigo 5º, n.ºs 1 e 2.

<sup>704</sup> Cf. em particular, instalações, equipamento informático e tecnologias de informação.

<sup>705</sup> A título exemplificativo, os agentes de navegação no porto de Sines devem prestar uma caução ou garantia bancária no valor de 7.482,00 € para assegurar as responsabilidades dos mesmos para com a Administração desse porto.



**Anexo 30: Propostas de alteração do quadro legislativo e regulatório do setor de transporte marítimo: agentes de navegação**

N.º OCDE	N.º e título do ato legislativo	Artigo	Categoria temática	Descrição da restrição à concorrência	Propostas de alteração legislativa e/ou regulatória
M-22	Decreto-Lei nº 264/2012 "Regime jurídico aplicável ao acesso à atividade de agente de navegação"	Art. 3º (2)	Agentes de navegação	A atividade de agente de navegação pode ser exercida pelos armadores ou transportadores marítimos em relação aos navios por si explorados no porto onde está instalada a respetiva sede social.	Propõe-se que os portos onde os armadores e os transportadores marítimos podem exercer a atividade de agente de navegação definidos na norma sejam alargados para qualquer porto.
M-23 e M-24	Decreto-Lei nº 264/2012 "Regime jurídico aplicável ao acesso à atividade de agente de navegação"	Art. 5º (1)	Agentes de navegação	Os agentes de navegação que exerçam a atividade de agente de navegação em um determinado porto devem dispor dos meios humanos necessários a tal exercício e dos meios materiais (instalações, equipamento informático e tecnologias de informação) especificados em um regulamento do porto em causa.	Propõe-se que a norma seja revogada.
M-25	Decreto-Lei nº 264/2012 "Regime jurídico aplicável ao acesso à atividade de agente de navegação"	Art. 5º (2)	Agentes de navegação	Os agentes de navegação que exerçam a atividade de agente de navegação em um determinado porto devem prestar garantias financeiras, a favor da autoridade portuária do porto em causa, para assegurar o pagamento dos serviços que lhes sejam prestados e para cobrir os danos causados a clientes ou a terceiros no exercício da sua atividade. Essas garantias podem ser constituídas através de garantias bancárias à primeira solicitação, por período de tempo indeterminado ou por período de tempo específico a definir pela autoridade portuária do porto em causa, por depósito-caução ou por seguro-caução.	Propõe-se que os tipos de cobertura de responsabilidade profissional necessária para exercer a atividade de agente de navegação em um determinado porto definidos na norma sejam alargados para formas alternativas como garantias financeiras ou seguros de responsabilidade profissional.
M-26	Decreto-Lei nº 264/2012 "Regime jurídico aplicável ao acesso à atividade de agente de navegação"	Art. 6º	Agentes de navegação	Os agentes de navegação devem, para aceder à e exercer a atividade de agente de navegação: (i) inscrever-se como agentes de navegação no IMT; e (ii) registar-se em cada porto onde exerçam atividade.	Propõe-se que os requisitos necessários para aceder à e exercer a atividade de agente de navegação sejam reavaliados pelo legislador, em conjunto com a DGRM, o IMT e a AMT. Essa análise deve ter como objetivo principal a avaliação da necessidade de diferenciação dos mesmos entre os vários portos, tomando em consideração, em particular: (i) a respetiva adequabilidade ao objetivo de política pública subjacente; e (iii) as eventuais especificidades de cada porto relevantes. Se os requisitos necessários para aceder à e exercer a atividade de agente de navegação forem alterados de modo a serem independentes do porto específico onde essa atividade seja exercida, os procedimentos necessários para aceder à e exercer a atividade de agente de navegação definidos na norma devem ser estreitados de inscrição no IMT e registo em cada porto onde seja exercida a atividade em causa para inscrição no IMT. É de notar que a implementação desse procedimento pode implicar, em particular, a revogação do Art. 7º, do Art. 8º, do Art. 10º e do Art. 11º do Decreto-Lei nº 264/2012 e, em vez dessas normas, a inclusão no mesmo diploma de uma norma que determine as regras administrativas aplicáveis ao procedimento em causa. Tal pode, também, ter que ser efetuado em outros diplomas que regulem a matéria em causa (nomeadamente, regulamentos adotados por portos).
M-27	Decreto-Lei nº 264/2012 "Regime jurídico aplicável ao acesso à atividade de agente de navegação"	Art. 11º (1) (a)	Agentes de navegação	Os registos para o exercício da atividade de agente de navegação em um determinado porto devem ser cancelados nos casos em que os titulares desses registos, após o fim do ano civil da respetiva concessão, não tenham praticado atos ou celebrado contratos no âmbito da sua atividade dos quais resulte a requisição de serviços junto da autoridade portuária em questão durante um período de tempo de um ano civil.	Propõe-se que a norma seja revogada.
M-28	Nº não aplicável "Regulamento de exploração dos portos do Douro e de Leixões"	Art. 2º (a); Art. 17º (1)	Agentes de navegação nos portos do Douro e de Leixões	Os agentes de navegação nos portos do Douro e de Leixões devem ser sociedades comerciais titulares de uma licença para exercer a atividade de agente de navegação nesses portos.	Propõe-se que as normas sejam alinhadas com o Art. 2º (b) do Decreto-Lei nº 264/2012 e a Diretiva 2006/123/CE, alargando a forma jurídica dos agentes de navegação nos portos do Douro e de Leixões definida nas mesmas para pessoa singular ou coletiva.
M-30	Regulamento nº 592/2011 "Regulamento de exploração da Administração do Porto da Figueira da Foz"	Anexo - Art. 0201-2º (1); Art. 0201-2º (3)	Agentes de navegação no porto da Figueira da Foz	Os agentes de navegação no porto da Figueira da Foz devem ser sociedades comerciais titulares de uma licença para exercer a atividade de agente de navegação nesse porto.	Propõe-se que as normas sejam alinhadas com o Art. 2º (b) do Decreto-Lei nº 264/2012 e a Diretiva 2006/123/CE, alargando a forma jurídica dos agentes de navegação no porto da Figueira da Foz definida nas mesmas para pessoa singular ou coletiva.
M-31	Nº não aplicável Regulamento de exploração do porto de Viana do Castelo (23.09.2009)"	Art. 18º (1); Art. 18º (3)	Agentes de navegação no porto de Viana do Castelo	Os agentes de navegação no porto de Viana do Castelo devem ser sociedades comerciais titulares de uma licença para exercer a atividade de agente de navegação nesse porto.	Propõe-se que as normas sejam alinhadas com o Art. 2º (b) do Decreto-Lei nº 264/2012 e a Diretiva 2006/123/CE, alargando a forma jurídica dos agentes de navegação no porto de Viana do Castelo definida nas mesmas para pessoa singular ou coletiva.
M-29	Nº não aplicável	Art. 0201-2º (1);	Agentes de navegação no porto de Aveiro	Os agentes de navegação no porto de Aveiro devem ser sociedades comerciais titulares de uma licença para exercer a atividade de agente de navegação nesse porto.	Propõe-se que as normas sejam alinhadas com o Art. 2º (b) do Decreto-Lei nº 264/2012 e a Diretiva 2006/123/CE, alargando a forma jurídica dos agentes de navegação no porto de Aveiro definida nas mesmas para pessoa singular ou coletiva.





N.º OCDE	N.º e título do ato legislativo	Artigo	Categoria temática	Descrição da restrição à concorrência	Propostas de alteração legislativa e/ou regulatória
	"Regulamento de exploração da Administração do Porto de Aveiro (04.10.2007)"	Art. 0201-2º (3)			
M-32	Nº não aplicável "Procedimento de registo para o exercício da atividade de agente de navegação no porto de Sines (22.02.2017)"	Art. 2º (b)	Agentes de navegação no porto de Sines	Os agentes de navegação no porto de Sines devem exercer a atividade de agente de navegação nesse porto em instalações localizadas no concelho de Sines ou a uma distância igual ou inferior a 25 Km do mesmo.	Propõe-se que a norma seja revogada.
M-33	Nº não aplicável "Procedimento de registo para o exercício da atividade de agente de navegação no porto de Sines (22.02.2017)"	Art. 2º (e)	Agentes de navegação no porto de Sines	Os agentes de navegação no porto de Sines devem prestar uma caução ou garantia bancária no valor de EUR 7.482,00 para assegurar as responsabilidades dos mesmos para com a Administração dos Portos de Sines e do Algarve. Essas garantias devem ser garantias incondicionais à primeira solicitação, nos casos em que as mesmas sejam constituídas através de uma garantia bancária ou um seguro-caução.	Propõe-se que o tipo de cobertura de responsabilidade profissional necessária para exercer a atividade de agente de navegação no porto de Sines definido na norma seja alargado para caução, garantia bancária ou seguro de responsabilidade profissional. Adicionalmente, propõe-se que o procedimento de registo para o exercício de atividade de agente de navegação no porto de Sines inclua uma norma que determine os critérios que o valor da referida cobertura deve preencher relacionados com a adequabilidade do valor em questão aos riscos que deve cobrir. Nesse contexto, o cumprimento de todos os referidos critérios pelo valor da cobertura de responsabilidade profissional necessária para exercer a atividade de agente de navegação no porto de Sines definido na norma deve ser analisado. Se, em resultado dessa análise, o valor em causa for considerado maior do que deveria ser, esse valor deve ser diminuído de 7.482,00 € para um valor que cumpra todos os referidos critérios.



### III.6.3. Taxas cobradas pela DGRM e pela Autoridade Marítima nos portos

#### Diplomas legais objeto de propostas de alteração legislativa e regulatória específicas (Cf. Anexo 31)

- Portaria nº 342/2015, de 12 de outubro, alterada pelo Despacho nº 10617/2016, de 24 de agosto, que determina as taxas a cobrar pela DGRM pela prestação de serviços públicos e pela emissão de certificados, licenças, declarações e títulos análogos no âmbito da regulamentação, da certificação, da supervisão, da inspeção e da fiscalização do setor marítimo-portuário e da náutica de recreio, preços aplicáveis à prestação de serviços e à venda de bens pela DGRM e percentagem da receita da exploração de cada porto integrado em administração portuária que constitui receita própria da DGRM;
- Portaria nº 210/2007, de 30 de janeiro, alterada pela Portaria nº 553-A/2008, de 27 de junho, que regulamenta os serviços prestados pelos órgãos e serviços da Autoridade Marítima nos portos (RESAMP).

#### Propostas-chave de alteração legislativa e/ou regulatória

#### Metodologia de cálculo das taxas cobradas pela DGRM e pela Autoridade Marítima nos portos

A DGRM<sup>706</sup> e as capitánias dos portos<sup>707</sup>, no exercício das respetivas funções, prestam serviços aos navios, às suas tripulações e às respetivas cargas. A prestação desses serviços implica a cobrança de taxas aos agentes económicos que solicitam os mesmos.

A Portaria nº 342/2015<sup>708</sup> define as taxas aplicáveis à prestação dos seguintes serviços pela DGRM<sup>709</sup>: (i) serviços públicos; e (ii) emissão de certificados, licenças, declarações e títulos análogos no âmbito da regulamentação, da certificação, da supervisão, da inspeção e da fiscalização do setor marítimo-portuário e da náutica de recreio.

Já a Portaria nº 210/2007<sup>710</sup> define as seguintes taxas<sup>711</sup>: (i) taxas aplicáveis à prestação de serviços pelas capitánias dos portos; (ii) taxas aplicáveis à utilização de equipamentos e materiais afetos aos órgãos e serviços das capitánias dos portos; e (iii) taxas aplicáveis à prestação de serviços pela Direção de Faróis no âmbito do assinalamento marítimo.

A cobrança dessas taxas gera um aumento dos custos incorridos pelas entidades que solicitam a prestação dos serviços, incluindo os armadores. Como tal, a existência de cada uma dessas taxas e o respetivo valor afetam-se variáveis particularmente relevantes no âmbito dos planos de negócio dessas entidades.

Nesse contexto, é de notar que a Lei Geral Tributária<sup>712</sup> determina que as taxas cobradas por entidades públicas devem ser baseadas na prestação concreta de um serviço público, na utilização de um bem do domínio público ou na remoção de um obstáculo jurídico ao comportamento das entidades particulares.

Para além disso, a Constituição da República Portuguesa<sup>713</sup> estabelece que os órgãos e agentes administrativos devem atuar, no exercício das suas funções, com respeito pelo princípio da proporcionalidade. Como tal, a metodologia de cálculo das referidas taxas:

<sup>706</sup> Cf. Decreto-Lei nº 49-A/2012, cit. *supra*, artigo 2º, n.º 1, a DGRM tem por missão executar as políticas de desenvolvimento dos serviços marítimos e da segurança no âmbito dos mesmos e regulamentar, inspecionar, fiscalizar, coordenar e controlar as atividades desenvolvidas nesse âmbito, sendo esta entidade dirigida pelo Ministério do Mar.

<sup>707</sup> Cf. Decreto-Lei nº 44/2002, cit. *supra*, artigo 12º, n.º 1, as capitánias dos portos asseguram o cumprimento do quadro legislativo e regulatório aplicável aos espaços marítimos sob sua jurisdição, enquanto órgãos locais da Direção-Geral da Autoridade Marítima, que é o serviço integrado no Ministério da Defesa Nacional (através da Marinha) responsável pela direção, pela coordenação e pelo controlo das atividades exercidas pelos seus órgãos e serviços no âmbito da Autoridade Marítima Nacional.

<sup>708</sup> Cf. em particular, o Anexo I desse diploma.

<sup>709</sup> Cf. norma apresentada no Anexo 31 identificada com a seguinte numeração: (i) M-014.

<sup>710</sup> Cf. Em particular, as tabelas I, II e III do Anexo desse diploma.

<sup>711</sup> Cf. norma apresentada no Anexo 31 identificada com a seguinte numeração: (i) M-013.

<sup>712</sup> Cf. Decreto-Lei nº 398/98, cit. *supra*, em particular, o artigo 4º, n.º 2 (Anexo).

<sup>713</sup> Cf. Decreto, de 10 de abril de 1976, em particular, o artigo 266.º, n.º 2.



- (i) Deve basear-se nos custos incorridos com a prestação dos serviços subjacentes e, consequentemente, as taxas em causa não devem ser utilizadas pelos órgãos e agentes administrativos como uma fonte de receitas adicionais;
- (ii) Deve ser transparente; e
- (iii) Não deve ser discriminatória.

Contudo, não existe informação publicamente disponível relativa aos critérios específicos utilizados para calcular as (iniciais ou atualizadas) taxas definidas na Portaria nº 342/2015 e na Portaria nº 210/2007. Deve destacar-se que o valor de algumas das taxas definidas na Portaria nº 342/2015 é meramente descrito como sendo variável e, consequentemente, é calculado pela DGRM de forma casuística.

Em consequência, verifica-se a possibilidade de ocorrerem os seguintes efeitos: o aumento dos custos incorridos pelos armadores, que são influenciados pelas taxas cobradas pela DGRM e pela Autoridade Marítima nos portos; e o aumento da margem de discricionariedade das decisões sobre as taxas cobradas que pode levar a condições desiguais em situações equivalentes, potencialmente colocando alguns (potenciais ou efetivos) armadores em desvantagem concorrencial em relação a outros armadores.

*Proposta de alteração legislativa e/ou regulatória*

Propõe-se que o legislador altere a Portaria nº 342/2015 e a Portaria n.º 210/2007 no sentido de incluir uma norma que determine os critérios que as taxas definidas nas mesmas devem preencher, em particular critérios relacionados com: a proporcionalidade das taxas em causa face aos custos incorridos com a prestação dos serviços subjacentes; a não discriminação entre os agentes económico aos quais são cobrados essas taxas; a transparência das taxas em questão e do respetivo método de cálculo; e a regularidade da revisão dessas taxas devendo a periodicidade de tal ser definida pelo legislador em conjunto com a DGRM (no caso da Portaria nº 342/2015) ou com as Autoridades Marítimas nos portos (no caso da Portaria n.º 210/2007).

Nesse contexto, o cumprimento de todos os referidos critérios pelas taxas definidas nas normas deve ser analisado. As taxas em causa que, em resultado dessa análise, sejam consideradas mais elevadas do que deveriam ser devem ser reduzidas para valores que cumpram todos os critérios em questão.

Adicionalmente, as normas devem determinar as variáveis a utilizar no cálculo das taxas definidas e não especificamente valorizadas nas mesmas, em particular variáveis relacionadas com o número de horas necessárias para realizar o trabalho em causa ou o número de páginas do documento que materializa esse trabalho.

**Anexo 31: Propostas de alteração do quadro legislativo e regulatório do setor de transporte marítimo: taxas cobradas pela DGRM e pela Autoridade Marítima nos portos**

N.º OCDE	N.º e título do ato legislativo	Artigo	Categoria temática	Descrição da restrição à concorrência	Propostas de alteração legislativa e/ou regulatória
M-14	Portaria nº 342/2015 (alterada pelo Despacho nº 10617/2016) "Taxas a cobrar pela DGRM pela prestação de serviços públicos e pela emissão de certificados, licenças, declarações e títulos análogos no âmbito da regulamentação, da certificação, da supervisão, da inspeção e da fiscalização do setor marítimo-portuário e da náutica de recreio, preços aplicáveis à prestação de serviços e à venda de bens pela DGRM e percentagem da receita da exploração de cada porto integrado em administração portuária que constitui receita própria da DGRM"	Anexo I	Taxas cobradas pela DGRM	Definição das taxas aplicáveis à prestação dos seguintes serviços pela DGRM: (i) serviços públicos; e (ii) emissão de certificados, licenças, declarações e títulos análogos no âmbito da regulamentação, da certificação, da supervisão, da inspeção e da fiscalização do setor marítimo-portuário e da náutica de recreio.	Propõe-se que a Portaria nº 342/2015 passe a incluir uma norma que determine os critérios que as taxas definidas na mesma devem preencher, em particular critérios relacionados com: (i) a proporcionalidade das taxas em causa face aos custos incorridos com a prestação dos serviços subjacentes; (ii) a não discriminação entre os agentes económico aos quais são cobrados essas taxas; (iii) a transparência das taxas em questão e do respetivo método de cálculo; e (iv) a regularidade da revisão dessas taxas, devendo a periodicidade de tal ser definida pelo legislador, em conjunto com a DGRM. Nesse contexto, o cumprimento de todos os referidos critérios pelas taxas definidas na norma deve ser analisado. As taxas em causa que, em resultado dessa análise, sejam consideradas maiores do que deveriam ser devem ser diminuídas dos valores atualmente em vigor para valores que cumpram todos os critérios em questão. Adicionalmente, a norma deve determinar as variáveis a utilizar no cálculo das taxas definidas e não especificamente valorizadas na mesma, em particular variáveis relacionadas com o número de horas necessárias para realizar o trabalho em causa ou o número de páginas do documento que materializa esse trabalho.
M-13	Portaria nº 210/2007 (alterada pela Portaria nº 553-A/2008) "Regulamento dos serviços prestados pelos órgãos e serviços da Autoridade Marítima nos portos"	Anexo - Tabela I, Tabela II e Tabela III	Taxas cobradas pela Autoridade Marítima nos portos	Definição das seguintes taxas: (i) taxas aplicáveis à prestação de serviços pelas capitánias dos portos; (ii) taxas aplicáveis à utilização de equipamentos e materiais afetos aos órgãos e serviços das capitánias dos portos; e (iii) taxas aplicáveis à prestação de serviços pela Direção de Faróis no âmbito do assinalamento marítimo.	Propõe-se que o Regulamento dos serviços prestados pelos órgãos e serviços da Autoridade Marítima nos portos passe a incluir uma norma que determine os critérios que as taxas definidas no mesmo devem preencher, em particular critérios relacionados com: (i) a proporcionalidade das taxas em causa face aos custos incorridos com a prestação dos serviços subjacentes; (ii) a não discriminação entre os agentes económico aos quais são cobrados essas taxas; (iii) a transparência das taxas em questão e do respetivo método de cálculo; e (iv) a regularidade da revisão dessas taxas, devendo a periodicidade de tal ser definida pelo legislador, em conjunto com as Autoridades Marítimas nos portos. Nesse contexto, o cumprimento de todos os referidos critérios pelas taxas definidas nas normas deve ser analisado. As taxas em causa que, em resultado dessa análise, sejam consideradas maiores do que deveriam ser devem ser reduzidas para valores que cumpram todos os critérios em questão.



#### III.6.4. Outras matérias

Para além da cabotagem marítima, dos agentes de navegação e das taxas cobradas pela DGRM e pela Autoridade Marítima nos portos, abordadas nos capítulos anteriores, respetivamente, o projeto analisou as seguintes matérias e, conseqüentemente, o quadro legislativo e regulatório aplicável às mesmas: (i) embarcações<sup>714</sup>; (ii) inscrição como armador<sup>715</sup>; (iii) pilotagem na via navegável do rio Douro<sup>716</sup>; (iv) transporte com embarcações de tráfego local<sup>717</sup>; e (v) transporte na via navegável do rio Douro<sup>718</sup>.

As recomendações e propostas de alteração legislativa específicas efetuadas no âmbito dessas matérias abrangem três diplomas, enumerados de seguida.

##### **Diplomas legais objeto de propostas de alteração legislativa e regulatória específicas (Cf. Anexo 32)**

- Decreto-Lei nº 344-A/98, de 6 de novembro, alterado pelo Decreto-Lei nº 29-A/2011, de 1 de março, que regulamenta a via navegável do rio Douro;
- Decreto-Lei nº 197/98, de 10 de julho, que estabelece as regras, as condições, os princípios e os procedimentos aplicáveis no âmbito da atividade dos transportes com embarcações de tráfego local;
- Decreto-Lei nº 196/98, de 10 de julho, que estabelece as regras, as condições, os princípios e os procedimentos aplicáveis no âmbito da atividade dos transportes marítimos;
- Decreto-Lei nº 150/88, de 28 de abril, alterado pelo Decreto-Lei nº 119/95, de 30 de maio, que estabelece as regras, as condições, os princípios e os procedimentos aplicáveis no âmbito da aquisição e da alienação de navios de comércio;
- Decreto-Lei nº 219/85, de 3 de julho, que estabelece as regras, as condições, os princípios e os procedimentos aplicáveis no âmbito da pilotagem na via navegável do rio Douro;
- Decreto-Lei nº 287/83, de 22 de junho, alterado pelo Decreto-Lei nº 199/84, de 14 de junho, que estabelece as regras, as condições, os princípios e os procedimentos aplicáveis no âmbito do registo de embarcações de comércio tomadas de fretamento em casco nu, com opção de compra, por armadores Portugueses inscritos e da utilização da bandeira portuguesa por essas embarcações;
- Decreto-Lei nº 265/72, de 31 de julho, alterado pelo Decreto-Lei nº 370/2007, de 6 de novembro, que aprova o regulamento geral das capitánias.

<sup>714</sup> Cf. normas apresentadas no Anexo 32 identificadas com a seguinte numeração: (i) M-035; (ii) M-036; (iii) M-037; (iv) M-038; (v) M-039; (vi) M-040; (vii) M-041; (viii) M-042; (ix) M-044; (x) M-045; e (xi) M-046.

<sup>715</sup> Cf. norma apresentada no Anexo 32 identificada com a seguinte numeração: (i) M-034.

<sup>716</sup> Cf. normas apresentadas no Anexo 32 identificadas com a seguinte numeração: (i) M-018; (ii) M-019; e (iii) M-020.

<sup>717</sup> Cf. normas apresentadas no Anexo 32 identificadas com a seguinte numeração: (i) M-015; e (ii) M-017.

<sup>718</sup> Cf. norma apresentada no Anexo 32 identificada com a seguinte numeração: (i) M-021.



**Anexo 32: Propostas de alteração do quadro legislativo e regulatório do setor de transporte marítimo: outras matérias**

N.º OCDE	N.º e título do ato legislativo	Artigo	Categoria temática	Descrição da restrição à concorrência	Propostas de alteração legislativa e/ou regulatória
M-21	Decreto-Lei nº 344-A/98 (alterado pelo Decreto-Lei nº 29-A/2011) "Regulamento da via navegável do rio Douro"	Anexo - Art. 13º	Transporte na via navegável do rio Douro	O Regulamento da Via Navegável do Douro deve encontrar-se a bordo das embarcações que utilizem a via navegável em causa que não sejam embarcações de pequeno porte ou batelões de impelir.	A norma deve ser expressamente revogada.
M-15	Decreto-Lei nº 197/98 "Regime jurídico aplicável à atividade dos transportes com embarcações de tráfego local"	Art. 3º	Transporte com embarcações de tráfego local	Os armadores de tráfego local devem ter: (i) domicílio em Portugal, nos casos em que os mesmos sejam empresários em nome individual; ou (ii) sede e principal estabelecimento em Portugal, nos casos em que os mesmos sejam sociedades comerciais.	Propõe-se que a norma seja revogada. Em alternativa, propõe-se que o país de domicílio ou de sede e principal estabelecimento dos armadores de tráfego local seja alargado para um país que trate os armadores com domicílio ou sede e principal estabelecimento em Portugal de forma recíproca.
M-17	Decreto-Lei nº 197/98 "Regime jurídico aplicável à atividade dos transportes com embarcações de tráfego local"	Art. 4º (3) (a); Art. 4º (3) (b)	Transporte com embarcações de tráfego local	Os pedidos de autorização para a realização de transportes de passageiros e de mercadorias na navegação local por armadores de tráfego local ou nacionais utilizando embarcações não registadas no tráfego local, efetuados à DGPNTM, devem ser acompanhados de elementos de informação que permitam concluir que: (i) os (outros) armadores de tráfego local não estão interessados em realizar os transportes em causa ou não têm disponíveis embarcações adequadas para tal; e (ii) os transportes em causa não perturbam o normal funcionamento do mercado, devido ao tipo de embarcação a utilizar.	As normas devem ser revogadas. Propõe-se que, em vez dessas normas, o Art. 4º do Decreto-Lei nº 197/98 passe a incluir uma norma que determine que a autorização para a realização de transportes de passageiros e de mercadorias na navegação local por armadores de tráfego local ou nacionais utilizando embarcações não registadas no tráfego local seja concedida pela DGPNTM nos casos em que essa entidade determine que os (outros) armadores de tráfego local não estão interessados em realizar os transportes em causa ou não têm disponíveis embarcações adequadas para tal.
M-34	Decreto-Lei nº 196/98 "Regime jurídico aplicável à atividade dos transportes marítimos"	Art. 4º (2) (b)	Transporte marítimo	Os pedidos de inscrição como armador, efetuados à DGPNTM, devem ser acompanhados de elementos de informação que indiquem os tráfegos a efetuar ou os serviços a disponibilizar.	Propõe-se que a norma seja revogada.
M-37	Decreto-Lei nº 150/88 (alterado pelo Decreto-Lei nº 119/95) "Regime jurídico aplicável à aquisição e à alienação de navios de comércio"	Art. 3º	Navios de comércio	Os contratos de compra e venda de embarcações de comércio, rebocadores ou embarcações auxiliares devem assumir a forma escrita e as assinaturas dos respetivos vendedores devem ser objeto de reconhecimento presencial.	Propõe-se que a norma seja revogada.
M-36	Decreto-Lei nº 150/88 (alterado pelo Decreto-Lei nº 119/95) "Regime jurídico aplicável à aquisição e à alienação de navios de comércio"	Art. 5º	Navios de comércio	Os projetos de construção ou modificação de embarcações de comércio, rebocadores ou embarcações auxiliares devem ser aprovados pela Inspeção-Geral de Navios.	Propõe-se que a norma seja revogada.
M-18, M-19 e M-20	Decreto-Lei nº 219/85 "Regime especial de pilotagem na via navegável do rio Douro"	Art. 3º	Pilotagem na via navegável do rio Douro	A utilização da via navegável do rio Douro depende de certificado emitido pela Direcção-Geral da Marinha em nome do capitão ou do mestre da embarcação. Esse certificado será válido por um ano e renovável consecutivamente por períodos de tempo de um ano, mediante prova em cada renovação de que o seu titular utilizou a via navegável em causa no ano anterior.	A norma deve ser expressamente revogada.
M-41	Decreto-Lei nº 287/83 (alterado pelo Decreto-Lei nº 199/84) "Regime jurídico aplicável ao registo de embarcações de comércio tomadas de fretamento em casco nu, com opção de compra, por armadores Portugueses inscritos e à utilização da bandeira Portuguesa por essas embarcações"	Art. 1º (1)	Embarcações de comércio tomadas de fretamento em casco nu, com opção de compra	As embarcações de comércio tomadas de fretamento em casco nu, com opção de compra, por armadores Portugueses inscritos podem ser temporariamente registadas nas repartições marítimas. Esses registos devem ser autorizados pelo Ministro da Habitação, Obras Públicas e Transportes.	Propõe-se que o tipo de embarcação tomada de fretamento em casco nu, com opção de compra, por entidades Portuguesas inscritas que pode ser temporariamente registada nas repartições marítimas definido na norma seja alargado para embarcação de comércio ou rebocador. Adicionalmente, propõe-se que a necessidade de autorização dos registos em causa pelo Ministro da Habitação, Obras Públicas e Transportes definida na norma seja revogada.
M-42	Decreto-Lei nº 287/83 (alterado pelo Decreto-Lei nº 199/84) "Regime jurídico aplicável ao registo de embarcações de comércio tomadas de fretamento em casco nu, com opção de compra, por armadores Portugueses"	Art. 2º (b)	Embarcações de comércio tomadas de fretamento em casco nu, com opção de compra	Os pedidos de autorização dos registos temporários nas repartições marítimas das embarcações de comércio tomadas de fretamento em casco nu, com opção de compra, por armadores Portugueses inscritos, efetuados ao Ministro da Habitação, Obras Públicas e Transportes, devem ser acompanhados de uma nota descritiva das vantagens e do interesse desses registos para a economia Portuguesa e para os armadores em causa.	Propõe-se que a norma seja revogada.



N.º OCDE	N.º e título do ato legislativo	Artigo	Categoria temática	Descrição da restrição à concorrência	Propostas de alteração legislativa e/ou regulatória
	inscritos e à utilização da bandeira Portuguesa por essas embarcações"				
M-44	Decreto-Lei nº 287/83 (alterado pelo Decreto-Lei nº 199/84) "Regime jurídico aplicável ao registo de embarcações de comércio tomadas de fretamento em casco nu, com opção de compra, por armadores Portugueses inscritos e à utilização da bandeira Portuguesa por essas embarcações"	Art. 4º (2)	Embarcações de comércio tomadas de fretamento em casco nu, com opção de compra	Os pedidos de registo temporário nas repartições marítimas das embarcações de comércio tomadas de fretamento em casco nu, com opção de compra, por armadores Portugueses inscritos, efetuados às repartições marítimas, devem ser acompanhados de determinada documentação.	Propõe-se que a documentação que deve acompanhar os pedidos de registo temporário nas repartições marítimas das embarcações determinada na norma seja reavaliada pelo legislador, em conjunto com a DGRM, o IMT e a AMT. Essa análise deve ter como objetivo principal a identificação da documentação em causa que deva deixar de ter que acompanhar os referidos pedidos, tomando em consideração, em particular, os desenvolvimentos legais e os desenvolvimentos tecnológicos relevantes. É de notar que a implementação da análise em causa pode implicar, em particular, a revogação parcial ou total da norma.
M-45	Decreto-Lei nº 287/83 (alterado pelo Decreto-Lei nº 199/84) "Regime jurídico aplicável ao registo de embarcações de comércio tomadas de fretamento em casco nu, com opção de compra, por armadores Portugueses inscritos e à utilização da bandeira Portuguesa por essas embarcações"	Art. 8º	Embarcações de comércio tomadas de fretamento em casco nu, com opção de compra	As alterações ao contrato de fretamento em casco nu, com opção de compra, de embarcações de comércio por armadores Portugueses inscritos devem ser registadas nas repartições marítimas competentes e no registo comercial. Essas alterações devem ser comunicadas à Inspeção-Geral de Navios em momento prévio à respetiva formalização.	Propõe-se que a necessidade de comunicação das alterações ao contrato de fretamento definida na norma seja revogada.
M-46	Decreto-Lei nº 287/83 (alterado pelo Decreto-Lei nº 199/84) "Regime jurídico aplicável ao registo de embarcações de comércio tomadas de fretamento em casco nu, com opção de compra, por armadores Portugueses inscritos e à utilização da bandeira Portuguesa por essas embarcações"	Art. 9º	Embarcações de comércio tomadas de fretamento em casco nu, com opção de compra	As embarcações de comércio tomadas de fretamento em casco nu, com opção de compra, por armadores Portugueses inscritos temporariamente registadas nas repartições marítimas não podem ser subfretadas em casco nu.	Propõe-se que a norma seja revogada.
M-39	Decreto-Lei nº 265/72 (alterado pelo Decreto-Lei nº 370/2007) "Regulamento geral das capitánias"	Art. 51º	Capitánias	As autorizações para a construção ou modificação de embarcações mercantes caducam nos casos em que determinadas condições sejam verificadas.	Propõe-se que a norma seja expressamente revogada.
M-38	Decreto-Lei nº 265/72 (alterado pelo Decreto-Lei nº 370/2007) "Regulamento geral das capitánias"	Art. 72º (3)	Capitánias	As embarcações mercantes devem ser objeto de registo comercial.	Propõe-se que o regime jurídico aplicável ao registo de navios seja estabelecido pelo legislador, em conjunto com a DGRM, o IMT e a AMT. Esse regime jurídico deve substituir o regime jurídico aplicável ao registo comercial de navios em vigor (em particular, as normas do Decreto-Lei nº 42644 e do Decreto nº 42645 aplicáveis ao mesmo), em conformidade com o Decreto-Lei nº 403/86. Nesse contexto, deve ser tomado em consideração, em particular, o facto de algumas das normas do regime jurídico em vigor terem sido substituídas na respetiva substância por legislação mais recente do que esse regime, terem perdido a respetiva utilidade ou terem ficado obsoletas em resultado de desenvolvimentos tecnológicos. É de notar que a implementação do referido novo regime jurídico pode implicar, em particular, a revogação da norma.
M-35	Decreto-Lei nº 265/72 (alterado pelo Decreto-Lei nº 370/2007) "Regulamento geral das capitánias"	Art. 73º (4); Art. 86º	Capitánias	A venda, o registo de propriedade e / ou a transferência do registo de propriedade de determinadas embarcações devem ser efetuados após a concessão da respetiva autorização por parte das entidades competentes para tal.	Propõe-se que as normas sejam expressamente revogadas.
M-40	Decreto-Lei nº 265/72 (alterado pelo Decreto-Lei nº 370/2007) "Regulamento geral das capitánias"	Art. 121º	Capitánias	Cada um dos tipos de embarcação existentes deve ter a bordo determinados documentos e cópias de certos diplomas legais.	Propõe-se que a documentação que cada um dos tipos de embarcações existentes devem ter a bordo determinada na norma seja reavaliada pelo legislador, em conjunto com a DGRM, o IMT e a AMT. Essa análise deve ter como objetivo principal a identificação dos documentos e cópias de diplomas legais em causa que as embarcações devam deixar de ter que ter a bordo, tomando em consideração, em particular, os desenvolvimentos legais e os desenvolvimentos tecnológicos relevantes. É de notar que a implementação da análise em causa pode implicar, em particular, a revogação parcial ou total da norma.



### III.7. Propostas de alteração do quadro legislativo e regulatório do setor de transporte portuário

A localização estratégica de Portugal torna a rede de portos marítimos e de portos marítimo-fluviais localizados na área costeira marítima Portuguesa uma variável incontornável no desenvolvimento das atividades de transporte marítimo em Portugal e, também, na União Europeia (UE). De facto, Portugal situa-se na periferia ocidental da UE e, em particular, no cruzamento de relevantes rotas marítimas que ligam os continentes Europeu e Americano, os continentes Europeu e Africano e o Sul e o Norte da Europa.

No momento presente, essa rede é constituída, no Continente, pelos seguintes portos comerciais: (i) porto de Aveiro; (ii) porto de Faro; (iii) porto da Figueira da Foz; (iv) porto de Leixões; (v) porto de Lisboa; (vi) porto de Portimão; (vii) porto de Setúbal; (viii) porto de Sines; (ix) porto de Viana do Castelo; e (x) portos da via navegável do Douro. Já os principais portos comerciais localizados na Região Autónoma dos Açores são os seguintes: (i) porto da Casa; (ii) porto da Horta; (iii) porto das Lajes das Flores; (iv) porto de Ponta Delgada; (v) porto da Praia da Graciosa; (vi) porto da Praia da Vitória; (vii) porto de São Roque do Pico; (viii) porto de Velas; e (ix) porto de Vila do Porto. Por fim, encontram-se localizados na Região Autónoma da Madeira os seguintes portos: (i) porto do Caniçal; (ii) porto do Funchal; e (iii) porto de Porto Santo.

Os portos de Aveiro, Leixões, Lisboa, Portimão, Porto (enquanto porto integrante da via navegável do Douro), Setúbal e Sines, bem como os portos da Horta, das Lajes das Flores, de Ponta Delgada e da Praia da Vitória e os portos do Caniçal, do Funchal e de Porto Santo, fazem parte da Rede Transeuropeia de Transportes (RTE-T) global<sup>719</sup>. Essa rede tem os seguintes objetivos principais<sup>720</sup>: (i) o reforço da coesão social, económica e territorial da UE, permitindo a mobilidade contínua, segura e sustentável de pessoas e mercadorias através de e em todas as regiões da UE; e (ii) a criação de um espaço dos transportes único a nível da UE que seja eficiente e sustentável, através do estabelecimento de interligações e da interoperabilidade entre as redes de transporte nacionais.

Adicionalmente, os portos de Leixões, Lisboa e Sines fazem parte do corredor Atlântico da RTE-T principal<sup>721</sup>. Como tal, esses portos são considerados, a nível da UE, como portos que contribuem, em particular, para dar resposta à mobilidade crescente, garantir elevados padrões de segurança e desenvolver um sistema de transportes com baixo teor de carbono e, por isso, que têm uma significativa importância estratégica para a consecução dos objetivos de política de desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes<sup>722</sup>.

Nesse contexto, é de destacar que, entre 2000 e 2014, os investimentos realizados na rede de portos marítimos e de portos marítimo-fluviais localizados na área costeira marítima Portuguesa foram, em média, EUR 78,25 milhões por ano<sup>723</sup>, representando, em média, 0,05% do PIB<sup>724</sup>. No período de tempo em causa, o peso desses investimentos nos investimentos realizados em infraestruturas de transporte foi reduzido e, em particular, situou-se entre 0,9% (em 2003) e 12,7% (em 2012)<sup>725</sup>. Consequentemente, os portos marítimos e os portos marítimo-fluviais foram as infraestruturas de transporte objeto de menor investimento entre 2000 e 2014.

Apesar de esse investimento ter sido reduzido, nota-se que cada um milhão de EUR de investimento em infraestruturas portuárias é estimado traduzir-se em um aumento do investimento privado de EUR 84,4 milhões, na geração de 4.800 empregos e em um aumento do produto de EUR 107,1 milhões<sup>726</sup>.

É expectável que o desenvolvimento económico e social em Portugal seja efetivamente impulsionado pela adoção de um quadro legislativo e regulatório que promova a concorrência no setor portuário e, assim, aumente a sua eficiência.

<sup>719</sup> Em conformidade com o artigo 2 do Anexo II do Regulamento (UE) nº 1315/2013.

<sup>720</sup> Em conformidade com o artigo 4º do Regulamento (UE) nº 1315/2013.

<sup>721</sup> Em conformidade com o artigo 2 do Anexo II do Regulamento (UE) nº 1315/2013.

<sup>722</sup> Em conformidade com o artigo 38º (1) do Regulamento (UE) nº 1315/2013.

<sup>723</sup> Fonte: OECD (“transport infrastructure investment and maintenance spending”, acedido em 19.06.2018).

<sup>724</sup> Fonte: OECD (“transport infrastructure investment and maintenance spending”, acedido em 19.06.2018, e “GDP”, acedido em 12.12.2017).

<sup>725</sup> Fonte: OECD (“transport infrastructure investment and maintenance spending”, acedido em 19.06.2018).

<sup>726</sup> Ver “Grupo de Trabalho para as Infraestruturas de elevado valor acrescentado – Relatório Final (18.03.2014)”.





O Projeto analisou 319 diplomas Portugueses aplicáveis ao setor portuário e considerou que 131 das normas incluídas nos mesmos potencialmente prejudicariam a concorrência no setor em causa, tendo efetuado 116 recomendações nesse âmbito.

É de notar que as regras, as condições, os princípios e os procedimentos aplicáveis no âmbito da gestão e da operação de portos exclusivamente dedicados a atividades marítimas de carácter eminentemente turístico e, conseqüentemente, o quadro legislativo e regulatório aplicável aos mesmos não foram analisados no âmbito do Projeto.

O Projeto “OECD Competition Assessment Reviews: Portugal” estimou que a implementação completa de todas as recomendações relativas aos certificados de isenção de pilotagem em Portugal geraria um aumento anual de receitas das empresas de transporte marítimo de **EUR 1,36 milhões**<sup>727</sup> a **EUR 4,74 milhões**<sup>728</sup>, decorrente da melhoria do contexto operacional do setor portuário Português e da conseqüente diminuição dos preços praticados no âmbito do mesmo.

O presente capítulo tem como objetivo a apresentação de propostas específicas de alteração do quadro legislativo e regulatório Português aplicável ao setor portuário baseadas nas recomendações efetuadas pelo Projeto no âmbito do mesmo. Essas propostas encontram-se agrupadas nas seguintes matérias: (i) empresas de trabalho portuário, objeto do capítulo III.7.1; (ii) operações portuárias, objeto do capítulo III.7.2; (iii) pilotagem, objeto do capítulo III.7.3; (iv) reboque de embarcações nos portos, objeto do capítulo III.7.4; e (v) tarifas cobradas pelas Autoridades portuárias, objeto do capítulo III.7.5.

---

<sup>727</sup> Assumindo um impacte provável na procura de -8,2%.

<sup>728</sup> Assumindo um impacte provável na procura de -28,6%.



### III.7.1. Empresas de trabalho portuário

#### Diplomas legais objeto de propostas de alteração legislativa e regulatória específicas (Cf. Anexo 33)

- Decreto-Lei n.º 280/93, de 13 de agosto, alterado pela Lei n.º 3/2013, de 14 de janeiro, que estipula o regime jurídico do trabalho portuário;
- Portaria n.º 178/94, de 29 de março, que estabelece normas sobre a atribuição de licença às entidades que pretendam exercer a atividade de cedência de mão-de-obra portuária;
- Decreto Regulamentar n.º 2/94, de 28 de janeiro, que regulamenta o exercício da atividade portuária.

#### Propostas-chave de alteração legislativa e/ou regulatória

##### Direito exclusivo de cedência de trabalho portuário

De acordo com o regime jurídico do trabalho portuário e outros diplomas legais nacionais, a cedência de mão-de-obra para movimentação de carga só pode ser realizada por empresas portuárias que sejam licenciadas pelo IMT e criadas exclusivamente para esse efeito<sup>729</sup>. Isso implica que as empresas de trabalho portuário têm o direito exclusivo de contratar trabalhadores portuários (estivadores) para trabalhar sob a supervisão direta de terceiros, que são os operadores de movimentação de carga. Além disso, também significa que as empresas de trabalho portuário não podem fornecer quaisquer outros serviços relacionados com o seu principal objeto de atividade, em que se pode incluir, por exemplo, a formação profissional, gestão de recursos humanos e orientação de recrutamento.

O direito de exclusividade das empresas de trabalho portuário tem o principal efeito de impedir que as agências de trabalho temporário cedam mão-de-obra diretamente aos operadores de movimentação de cargas, mesmo que os estas cumpram as regras legais do trabalho portuário.

Outra limitação presente neste regime jurídico é de que os operadores de movimentação de cargas não podem partilhar a sua mão-de-obra permanente diretamente entre si para ajustar as flutuações do mercado. Têm de recorrer sempre a empresas de trabalho portuário. Em alternativa, os operadores de movimentação de carga têm de criar uma empresa de trabalho portuário. É o que acontece em muitos portos, onde os operadores de movimentação de cargas investem e detêm uma empresa de trabalho portuário.

A implementação destas propostas com o fito de liberalização do acesso ao mercado aumentará a concorrência no fornecimento de mão-de-obra portuária às empresas prestadoras de serviços de operações de movimentação de carga.

#### Propostas de alteração legislativa e/ou regulatória

Propõe-se que o legislador redesenhe o regime de acesso ao mercado da prestação de serviços de trabalho portuário, liberalizando o acesso ao mercado também por empresas de trabalho temporário, a fim de promover a concorrência na cedência de trabalho portuário, propondo-se:

(i) Eliminar da lei quaisquer exigências para que as empresas de trabalho portuário tenham como exclusivo objeto social a cedência de mão-de-obra para operadores de movimentação de carga, permitindo assim que outras empresas possam ter acesso a licença para este mercado;

(ii) Especificar explicitamente na lei que a prestação de trabalho portuário pode ser realizada por agências de trabalho temporário e outras empresas, desde que cumpram os mesmos requisitos de licenciamento e estejam sujeitas às mesmas regras que as empresas de trabalho portuário.

<sup>729</sup> Cf. Decreto-Lei n.º 280/93, cit. *supra*, artigo 8.º e artigo 9.º, n.º 1; e Decreto-Regulamentar n.º 2/94, de 28 de janeiro, artigo 3.º.



### **Regime específico de licenciamento das empresas de trabalho portuário**

O Decreto Regulamentar n.º 2/94<sup>730</sup> impõe vários requisitos para o licenciamento de empresas de trabalho portuário que são restritivos da concorrência.

O licenciamento está sujeito ao pagamento de uma garantia financeira ao IMT, que equivale ao valor do salário mínimo nacional multiplicado pelo número de trabalhadores registados na empresa de trabalho portuário. O valor da garantia é atualizado mensalmente com base no número total de trabalhadores. Porém, o pagamento desta garantia financeira pode não assegurar o pagamento dos salários dos trabalhadores quando as empresas do setor portuário enfrentam dificuldades financeiras persistentes. Considera-se que esse risco poderia ser coberto por meio de uma apólice de seguro, que constitui um meio alternativo, provavelmente menos restritivo e mais adequado.

O licenciamento também depende de vários requisitos operacionais, incluindo a obrigação de a empresa ter instalações separadas de outras empresas e para sua utilização exclusiva. Embora a exigência de que empresas de trabalho portuário tenham instalações separadas tenha a intenção de garantir os direitos dos trabalhadores portuários, incluindo o acesso a instalações adequadas, não está claro se uma separação física das instalações contribuirá para alcançar esse objetivo. Em vez disso, essa restrição pode reduzir o espaço para inovação e impedir que a empresa de serviços portuários organize suas operações e invista em infraestrutura de maneira mais eficiente.

A implementação destas propostas com o fito de liberalização do acesso ao mercado aumentará a concorrência no fornecimento de mão-de-obra portuária às empresas prestadoras de serviços de operações de movimentação de carga.

#### *Propostas de alteração legislativa e/ou regulatória*

Propõe-se que o legislador redesenhe o regime de acesso ao mercado da prestação de serviços de trabalho portuário, liberalizando o acesso ao mercado também por empresas de trabalho temporário. Nesse sentido, o legislador deverá revogar o regime de licenciamento específico das empresas de trabalho portuário, aplicando, em vez disso, o regime geral de licenciamento das empresas de trabalho temporário.

Se o atual regime for mantido, as duas propostas a seguir devem ser implementadas:

- (i) Revogar o requisito da necessidade da empresa ter instalações separadas;
- (ii) Substituir ou permitir um meio alternativo à garantia financeira prestada, como seja, através de uma apólice de seguro que permitisse assegurar e garantir o pagamento de salários.

---

<sup>730</sup> Cf. Decreto-Regulamentar n.º 2/94, cit. *supra*, artigo 3.º.



**Anexo 33: Propostas de alteração do quadro legislativo e regulatório do setor portuário: empresas de trabalho portuário**

N.º OCDE	N.º e título do ato legislativo	Artigo	Categoria temática	Descrição da restrição à concorrência	Propostas de alteração legislativa e/ou regulatória
P-29	Decreto-Lei n.º 280/93 (alterado pela lei n.º 3/2013) "Regime jurídico do trabalho portuário"	Art. 8º (1)	Empresas de trabalho portuário	O exercício da atividade de cedência de trabalhadores para a realização de operações portuárias depende de licenciamento.	Propõe-se que o legislador abra o acesso à atividade de cedência de trabalhadores portuários a empresas de trabalho temporário. Isso poderia ser feito de duas formas alternativas: (1) Reconhecendo que empresas de trabalho temporário licenciadas também podem fornecer mão-de-obra portuária diretamente aos operadores portuários; (2) Alterando a norma referente ao objeto social exclusivo das empresas de trabalho portuário. Nesse caso, a empresa de trabalho temporário poderia obter, se desejasse, uma licença como empresa de trabalho portuário.
P-30	Decreto-Lei n.º 280/93 (alterado pela lei n.º 3/2013) "Regime jurídico do trabalho portuário"	Art. 9º (1)	Empresas de trabalho portuário	Podem requerer a licença de exercício da atividade de cedência de trabalhadores para a realização de operações portuárias as pessoas coletivas de direito privado constituídas sob forma de associação, de cooperativa ou de sociedade comercial, cujo objeto social consista exclusivamente na cedência temporária de trabalhadores portuários.	Propõe-se que a exclusividade da atividade das empresas de trabalho portuário seja eliminada e que as empresas portuárias trabalhem em qualquer dos objetos sociais previstos no regime jurídico geral aplicável às empresas de trabalho temporário: realização de recrutamento, orientação e capacitação profissional, consultoria e assessoria, atividades de gestão de recursos humanos. (Decreto-Lei n.º 260/2009).
P-31	Portaria n.º 178/94 "Estabelece normas sobre a atribuição de licença às entidades que pretendam exercer a atividade de cedência de mão-de-obra portuária"	Art. 4º (1)	Empresas de trabalho portuário	As instalações das empresas de trabalho portuário devem estar separadas de quaisquer outros estabelecimentos.	Propõe-se que a norma seja revogada.
P-32	Decreto Regulamentar n.º 2/94 "Regulamenta o exercício da atividade portuária"	Art. 4º (1) (a)	Empresas de trabalho portuário	As entidades que exercerem a atividade de cedência de mão-de-obra (portuária) devem dispor de instalações exclusivamente destinadas ao exercício da atividade.	Propõe-se que a norma seja revogada.
P-33	Decreto Regulamentar n.º 2/94 "Regulamenta o exercício da atividade portuária"	Art. 3º (primeira parte)	Empresas de trabalho portuário	O exercício da atividade de cedência de mão-de-obra portuária apenas pode ser efetuado por pessoas coletivas constituídas exclusivamente para o efeito.	Propõe-se que o legislador abra o acesso à atividade de cedência de trabalhadores portuários a empresas de trabalho temporário. Isso poderia ser feito de duas formas alternativas: (1) Reconhecendo que empresas de trabalho temporário licenciadas também podem fornecer mão-de-obra portuária diretamente aos operadores portuários; (2) Alterando a norma referente ao objeto social exclusivo das empresas de trabalho portuário. Nesse caso, a empresa de trabalho temporário poderia obter, se desejasse, uma licença como empresa de trabalho portuário.
P-34	Decreto Regulamentar n.º 2/94 "Regulamenta o exercício da atividade portuária"	Art. 3º (segunda parte)	Empresas de trabalho portuário	A cedência de trabalhadores portuários só pode ser exercido por empresas que realizem apenas essa atividade comercial.	Propõe-se que a exclusividade da atividade das empresas de trabalho portuário seja eliminada e que as empresas portuárias trabalhem em qualquer dos objetos sociais previstos no regime jurídico geral aplicável às empresas de trabalho temporário: realização de recrutamento, orientação e capacitação profissional, consultoria e assessoria, atividades de gestão de recursos humanos. (Decreto-Lei n.º 260/2009).
P-35	Decreto Regulamentar n.º 2/94 "Regulamenta o exercício da atividade portuária"	Art. 4º (1) (c)	Empresas de trabalho portuário	As entidades que exercerem a atividade de cedência de mão-de-obra (portuária) devem prestar uma garantia financeira (depósito bancário, garantia bancária ou seguro) para garantir o pagamento dos salários dos trabalhadores portuários e outros direitos das empresas de trabalho portuário.	Propõe-se que a norma seja revogada.
P-36	Decreto Regulamentar n.º 2/94 "Regulamenta o exercício da atividade portuária"	Art. 5º (1)	Empresas de trabalho portuário	As instalações das empresas de trabalho portuário devem estar fisicamente separadas de quaisquer outros estabelecimentos.	Propõe-se que a norma seja revogada.
P-37	Decreto Regulamentar n.º 2/94 "Regulamenta o exercício da atividade portuária"	Art. 5º (2)	Empresas de trabalho portuário	A entidade licenciadora (IMT) pode, a todo o tempo, condicionar a abertura e o funcionamento do estabelecimento à realização de obras em prazo a determinar com vista a assegurar a qualidade do serviço a prestar.	Propõe-se que a norma seja alterada de forma a limitar a possibilidade de a entidade licenciadora apenas poder suspender ou impedir o uso de instalações quando estas não respeitarem as condições estabelecidas na lei.
P-38	Decreto Regulamentar n.º 2/94 "Regulamenta o exercício da atividade portuária"	Art. 6º	Empresas de trabalho portuário	O requerente de uma licença para o exercício de cedência de trabalho portuário deve pagar uma garantia financeira de um salário mínimo por cada trabalhador portuário que contratar.	Propõe-se que a norma seja revogada.



N.º OCDE	N.º e título do ato legislativo	Artigo	Categoria temática	Descrição da restrição à concorrência	Propostas de alteração legislativa e/ou regulatória
P-39	Decreto Regulamentar n.º 2/94 "Regulamenta o exercício da atividade portuária"	Art. 7º (primeira parte)	Empresas de trabalho portuário	A capacidade técnica do requerente afere-se pela existência de um diretor técnico a tempo inteiro, com habilitações profissionais adequadas e experiência comprovada na gestão portuária.	Propõe-se que a norma seja revogada. Propõe-se que a norma seja alterada acrescentando "(...) existência de um diretor técnico contratado pela empresa, com experiência adequada na área de recursos humanos portuários, que exerça suas funções diariamente na empresa ou estabelecimento".
P-40	Decreto Regulamentar n.º 2/94 "Regulamenta o exercício da atividade portuária"	Art. 7º (segunda parte)	Empresas de trabalho portuário	A capacidade técnica do requerente afere-se pela capacidade do suporte administrativo, informático e organizacional necessário à gestão eficiente das solicitações da mão-de-obra das empresas utilizadoras do porto ou portos em que o requerente pretende exercer a atividade.	Propõe-se que a norma seja revogada.
P-41	Decreto Regulamentar n.º 2/94 "Regulamenta o exercício da atividade portuária"	Art. 13º (1)	Empresas de trabalho portuário	As licenças concedidas para o exercício de cedência de trabalho portuário são confirmadas trienalmente.	Propõe-se que se considere a possibilidade de aumentar a licença para um período de cinco anos.



### III.7.2. Operações portuárias ou de movimentação de carga

#### Diplomas legais objeto de propostas de alteração legislativa e regulatória específicas (Cf. Anexo 34)

- Decreto-Lei n.º 298/93, de 28 de agosto, alterado pela Lei 3/2013, de 14 de janeiro, que estabelece o regime de operação portuária;
- Decreto-Lei n.º 324/94, de 30 de dezembro, que aprova as bases gerais das concessões do serviço público de movimentação de cargas em áreas portuárias.

#### Propostas-chave de alteração legislativa e/ou regulatória

##### Requisitos financeiros

Para o acesso e exercício da atividade de operações de movimentação de carga, os operadores estão sujeitos a vários requisitos financeiros simultâneos: (i) a uma garantia financeira anual à autoridade portuária<sup>731</sup>; (ii) a uma apólice de seguro que cubra um capital mínimo de EUR 100 000<sup>732</sup>; e (iii) a um capital social mínimo, cujo valor varia entre os portos, entre EUR 175 000 e EUR 1 000 000<sup>733</sup>, sendo que, se operar em mais do que um porto, o capital social mínimo terá de corresponder à soma dos requisitos de capital para cada um dos portos, até um limite máximo de EUR 2 500 000<sup>734</sup>.

As obrigações financeiras estão entre os requisitos de licenciamento mais comuns para operar nos portos. A exigência de requisitos financeiros aumenta substancialmente os custos de entrada, restringindo o número de operadores. Este efeito é mais premente quando ocorra a imposição simultânea, ao mesmo operador, do pagamento de garantias financeiras, de apólices de seguro e de capital social mínimo, o que poderá impedir os operadores com menor capacidade financeira de entrar e concorrer no mercado. Além disso, alguns dos requisitos financeiros podem ter o efeito de discriminar entre diferentes operadores, atento que não têm por base critérios objetivos baseados nos riscos operacionais.

A implementação destas propostas permitirá aos operadores reinvestirem o seu capital, aumentando a sua competitividade e promovendo preços mais competitivos, em benefício dos consumidores.

#### Proposta de alteração legislativa e/ou regulatória

Propõe-se que o legislador reavalie os requisitos de licenciamento para o acesso e exercício da atividade de prestação de serviços de operações de movimentação de carga, que imponham obrigações financeiras (garantias financeiras, apólices de seguro e requisitos mínimos de capital), devendo ser revogados aqueles que não tenham por base os pressupostos da sua necessidade, adequação e proporcionalidade.

Em alternativa, propõe-se que o legislador possa substituir os requisitos financeiros por uma apólice de seguro, de acordo com critérios objetivos baseados nos riscos operacionais, a fim de evitar distorções na concorrência.

##### Regime de prestação de serviço de operação portuária

O regime de prestação do serviço de operações portuárias pode ser prestado de três formas. Pode ser prestado através do regime de concessão, pode ser exercido diretamente pelas autoridades portuárias, e pode ser objeto de licenciamento. Nesta secção abordamos apenas o exercício direto pelas autoridades portuárias e o licenciamento. O regime de concessão é abordado na seção imediatamente seguinte.

<sup>731</sup> Cf. Decreto-Lei n.º 298/93, cit. *supra*, artigo 14.º. Correspondente a 20% do capital social no primeiro ano e, depois disso, a um duodécimo do total das taxas portuárias pagas no ano civil anterior.

<sup>732</sup> Cf. Decreto-Lei n.º 298/93, cit. *supra*, artigo 23.º.

<sup>733</sup> Cf. Decreto-Lei n.º 298/93, cit. *supra*, artigo 11.º, n.º 1.

<sup>734</sup> Cf. Decreto-Lei n.º 298/93, cit. *supra*, artigo 11.º, n.º 2.



O exercício direto pelas autoridades portuárias encontra-se condicionado à verificação de uma de duas condições, ou seja, apenas podem exercer diretamente esta atividade em caso de “insuficiente prestação de serviço por empresa de estiva ou para assegurar a livre concorrência”<sup>735</sup>.

A possibilidade de se recorrer a licenciamento deste serviço apenas poderá ocorrer quando se reconheça, por resolução do Conselho de Ministros, a existência de “interesse estratégico para a economia nacional” na manutenção deste regime<sup>736</sup>.

Embora se admita que possa ser necessária a prestação direta de serviços de movimentação de carga pela autoridade portuária, em outros casos pode impedir que empresas privadas concorram ao mercado e participem no mercado, reduzindo incentivos à inovação e ao investimento, que poderiam levar a uma redução de preços. Acresce que os critérios para se comprovar que a autoridade portuária deve/pode prestar diretamente serviços de movimentação de carga, quer no que concerne à “insuficiência da prestação de serviço por empresa de estiva” quer para “assegurar a livre concorrência” não são claros, podendo redundar em condições aplicadas de forma discriminatória e lesivas da concorrência, não sendo as mais pró-competitivas.

Relativamente ao facto de apenas ser permitido recorrer-se ao regime de licenciamento para o serviço de operações portuárias através de uma exceção baseada numa noção abstrata de “interesse estratégico nacional”, também pode conduzir a um tratamento discriminatório dos operadores ou portos, lesivo da concorrência. Com efeito, a disposição confere ao Governo o poder exclusivo e discricionário para escolher entre uma concessão e um regime de licenciamento para operadores portuários. Tal impede que as autoridades portuárias possam escolher o regime mais adequado para promover uma prestação eficiente de serviços portuários, que pode depender da estrutura específica de mercado e do nível de investimento exigido.

#### *Proposta de alteração legislativa e/ou regulatória*

Propõe-se que o legislador altere o regime jurídico que regula a prestação de serviços de operações portuárias de movimentação de carga, no sentido de rever os instrumentos legais para a prestação destes serviços, fomentando o papel do setor privado, na prestação destes serviços portuários.

Propõe-se que seja instituído um procedimento-regra segundo o qual a provisão direta destes serviços de movimentação de carga<sup>737</sup>, pelas autoridades portuárias, só seja possível quando não houver interesse do setor privado na prestação do respetivo serviço devido à falta de viabilidade económica. O critério de falta de interesse do setor privado deve ser reavaliado regularmente, a fim de garantir que a provisão direta não restrinja indevidamente a entrada de operadores na prestação dos serviços portuários em causa. Embora em alguns casos possa ser necessária a prestação direta de serviços diretamente pela autoridade portuária, em outros casos pode impedir que empresas privadas concorram ao mercado e participem no mercado, podendo, ademais, reduzir possíveis ganhos da gestão privada, investimento e inovação.

Concernente aos serviços de movimentação de carga<sup>738</sup>, propõe-se a alteração do regime jurídico, no sentido de revogar a possibilidade de apenas se recorrer ao licenciamento deste serviço apenas quando seja reconhecido, por resolução do Conselho de Ministros, a existência de interesse estratégico para a economia nacional na sua manutenção.

A implementação destas propostas promoverá a concorrência pelo e no mercado, incentivos à inovação, que poderão levar à redução dos preços.

<sup>735</sup> Cf. Decreto-Lei n.º 298/93, artigo 3.º, n.º 4.

<sup>736</sup> Cf. Decreto-Lei n.º 298/93, artigo 3.º, n.º 3, alínea b).

<sup>737</sup> Cf. Decreto-Lei n.º 298/93, artigo 3.º, n.º 3, alínea b) e n.º 4.

<sup>738</sup> Cf. Decreto-Lei n.º 298/93, artigo 3.º, n.º 3, alínea b) e n.º 4.



## Redesenho do modelo jurídico das concessões

Nos termos do Decreto-Lei n.º 324/94, o contrato de concessão é outorgado por prazo determinado, não superior a 30 anos, e deve ser estabelecido em função dos investimentos em equipamentos fixos ou em obras portuárias<sup>739</sup>.

A prevalência de concessões com longos períodos de tempo pode prejudicar substancialmente o processo competitivo, reduzindo a frequência com que os operadores privados competem pelo mercado. Uma concessão por um período muito extenso pode resultar num serviço com preços elevados, sem incentivo a inovação.

De acordo com a Diretiva (EU) n.º 2014/23/UE e o Código dos Contratos Públicos, a duração de uma concessão será estabelecida como o período de tempo mínimo necessário para recuperar e reembolsar o capital investido em condições normais de retorno da exploração da concessão, com base em critérios claros, objetivos e transparentes, não devendo ser a concessão ser renovada sem a abertura de um novo concurso público.

### *Propostas de alteração legislativa e/ou regulatória*

Propõe-se que o legislador redesenhe o modelo jurídico das concessões para a prestação de serviços portuários, visando promover o investimento dos concessionários e a cobrança de tarifas mais baixas para os usuários do porto.

Para tal, propõe-se que sejam asseguradas as seguintes três componentes:

a) No que respeita à duração das concessões, em particular, tendo em consideração o regime vigente das concessões para a prestação de serviços de movimentação de carga, cujo termo inicial não poderá exceder 30 anos<sup>740</sup>, renovável sem a necessidade de abertura de novo concurso público, propõe-se que as autoridades portuárias apenas possam determinar a duração das concessões pelo número mínimo de anos necessários para a concessionária razoavelmente esperar recuperar os investimentos realizados para a exploração das obras ou dos serviços, a par da remuneração do capital investido, tomando em consideração os investimentos requeridos para alcançar os objetivos contratuais específicos, com base em critérios claros, objetivos e transparentes, não devendo ser a concessão ser renovada sem a abertura de um novo concurso público<sup>741</sup>;

b) No que concerne ao critério de atribuição da concessão, propõe-se que as autoridades portuárias apenas possam atribuir a concessão ao licitante que ofereça a tarifa mais baixa para os usuários do porto, em detrimento do critério de adjudicação para o licitante que oferecer a maior receita para a autoridade portuária<sup>742</sup>. As receitas da concessão deverão ser determinadas exogenamente com base nos custos reais de investimento das autoridades portuárias, levando em consideração a taxa de depreciação do capital e as taxas de juros de mercado;

c) No que se refere à estrutura das receitas da concessão, propõe-se que esta seja alterada, no sentido de ser eliminada a componente variável, permitindo que as autoridades portuárias apenas possam cobrar por uma renda fixa aos operadores privados. Exceções só deverão ser aceites se a autoridade portuária incorrer num custo variável relacionado com as atividades do operador privado, caso em que a cobrança de royalties poderão ser usados como forma de transferir o custo variável da autoridade portuária para o operador privado.

A AMT, como regulador setorial, no âmbito das suas competências e atribuições, contribuirá para assegurar a implementação de um novo modelo jurídico de concessões para a prestação de serviços portuários, que vise promover o investimento dos concessionários e a cobrança de tarifas mais baixas para os usuários do porto.

<sup>739</sup> Cf. Base XIII.

<sup>740</sup> Cf. Decreto-Lei n.º 298/93, artigo 29.º, n.º 1; e Decreto-Lei n.º 324/94, Base XIII.

<sup>741</sup> As autoridades portuárias devem determinar a duração da concessão de operação portuária nos termos do Código dos Contratos Públicos (CCP), aprovado pelo Decreto-Lei n.º 18/2008, de 29 de janeiro (alterado pelo Decreto-Lei n.º 111-B/2017, de 31 de agosto), artigo 410.º, e da Diretiva (UE) n.º 2014/23/UE, artigo 18.º.

<sup>742</sup> Cf. Regime-regra do CCP, artigo 74.º, n.º 1, que determina que "A adjudicação é feita de acordo com o critério da proposta economicamente mais vantajosa para a entidade adjudicante".





**Anexo 34: Propostas de alteração do quadro legislativo e regulatório do setor portuário: operações portuárias**

N.º OCDE	N.º e título do ato legislativo	Artigo	Categoria temática	Descrição da restrição à concorrência	Propostas de alteração legislativa e/ou regulatória
P-003	Portaria n.º 204/89 (204/91) "Regulamento de Exploração dos Portos de Setúbal e Sesimbra"	Art. 59º	Operações portuárias - equipamento de movimentação vertical	É obrigatório o uso do equipamento de movimentação vertical pertencente à Administração, sempre que esta o tenha disponível e seja adequado para a movimentação de mercadorias.	Propõe-se que a norma seja eliminada.
P-042	Decreto-Lei n.º 298/93 "Estabelece o regime de operação portuária"	Art. 3º (3) (b)	Operação Portuária ("cargo-handling"/estiva)	O licenciamento da operação portuária apenas terá aplicação quando se reconheça, por resolução do Conselho de Ministros, a existência de interesse estratégico para a economia nacional na manutenção deste regime.	Propõe-se que a norma seja eliminada.
P-043	Decreto-Lei n.º 298/93 "Estabelece o regime de operação portuária"	Art. 3º (4)	Operação Portuária ("cargo-handling"/estiva)	A autoridade portuária apenas pode exercer diretamente a atividade de operação portuária em caso de insuficiente prestação de serviço por empresa privada ou para assegurar a livre concorrência.	Propõe-se que a norma seja alterada, sendo eliminada parcialmente na parte que permite à autoridade portuária prestar diretamente serviços de movimentação de carga para promover a livre concorrência.
P-044	Decreto-Lei n.º 298/93 "Estabelece o regime de operação portuária"	Art. 9º (2) (a); Art. 10	Operação Portuária ("cargo-handling"/estiva)	É requisito geral de acesso ao exercício da atividade a idoneidade económica e financeira do candidato, sendo apreciada com base em estudo elementar mas fundamentado de viabilidade económica e financeira, para cuja verificação pode a autoridade portuária solicitar esclarecimentos ao candidato.	Propõe-se que a norma seja eliminada, não resultando da mesma a sua adequação, necessidade e proporcionalidade.
P-045	Decreto-Lei n.º 298/93 "Estabelece o regime de operação portuária"	Art. 9º (2) (c)	Operação Portuária ("cargo-handling"/estiva)	É requisito geral de acesso e de exercício da atividade a prestação de caução à autoridade portuária.	Propõe-se que a norma seja eliminada. Propõe-se, em alternativa, que a norma seja alterada no sentido de proporcionar ao operador a opção de subscrever uma apólice de seguro.
P-046	Decreto-Lei n.º 298/93 "Estabelece o regime de operação portuária"	Art. 14º	Operação Portuária ("cargo-handling"/estiva)	A caução, que visa garantir o cumprimento dos compromissos decorrentes do licenciamento, constituída a favor da respetiva autoridade portuária é constituída por depósito à ordem da autoridade portuária ou por qualquer outra garantia que assegure disponibilidade igual à do depósito, sendo o seu montante anual correspondente a 1/12 do valor global da taxa portuária paga pela empresa no ano civil anterior ou, no primeiro ano de atividade, correspondente a 20% do capital social.	Propõe-se que a norma seja eliminada. Propõe-se, em alternativa, que a norma seja alterada no sentido de proporcionar ao operador a opção de subscrever uma apólice de seguro.
P-047	Decreto-Lei n.º 298/93 "Estabelece o regime de operação portuária"	Art. 29º (2)	Operação Portuária ("cargo-handling"/estiva)	Nos últimos cinco anos do prazo das concessões, a caução anual a que se refere o Art. 14º (1) (acima analisado) será aumentada para o dobro.	Propõe-se que a norma seja eliminada. Propõe-se que seja mantida a obrigatoriedade da apólice de seguro prevista no Art. 23º deste diploma legal.
P-048	Decreto-Lei n.º 298/93 "Estabelece o regime de operação portuária"	Art. 9º (3) (b)	Operação Portuária ("cargo-handling"/estiva)	É requisito específico de acesso ao exercício da atividade a dotação em recursos humanos qualificados, aferida pela existência de um quadro privativo adequado à realização das operações que pretenda realizar.	Propõe-se que a norma seja eliminada.
P-049	Decreto-Lei n.º 298/93 "Estabelece o regime de operação portuária"	Art. 9º (3) (c)	Operação Portuária ("cargo-handling"/estiva)	É requisito específico de acesso ao exercício da atividade a titularidade de equipamentos, veículos ou máquinas necessárias à realização das operações pretendidas.	Propõe-se que a norma seja eliminada. Propõe-se, em alternativa, que a norma seja alterada no sentido de proporcionar ao operador a alternativa ter na sua posse ou à sua disposição (e não a titularidade) de equipamentos, veículos ou máquinas necessárias à realização das operações pretendidas.
P-050	Decreto-Lei n.º 298/93 "Estabelece o regime de operação portuária"	Art. 9º (3) (d); Art. 11º (1)	Operação Portuária ("cargo-handling"/estiva)	É requisito específico de acesso ao exercício da atividade a realização do capital social mínimo exigido.	Propõe-se que a norma seja eliminada. Nesta opção, aplicar-se-iam as regras gerais societárias relativas ao capital social mínimo, cujo limite máximo é de EUR 50 000. Propõe-se que, alternativamente, a norma seja alterada de forma a permitir que o operador cumpra o requisito de capacidade financeira através de meios alternativos, como de uma apólice de seguro.
P-051	Decreto-Lei n.º 298/93 "Estabelece o regime de operação portuária"	Art. 11º (1)	Operação Portuária ("cargo-handling"/estiva)	Constitui requisito necessário ao licenciamento e ao exercício da atividade, em cada porto, o seguinte capital realizado: A) Aveiro: EUR 250 000 B) Douro e Leixões: EUR 100 000 C) Lisboa: EUR 1 000 000 D) Setúbal e Sesimbra: EUR 375 000 E) Sines: EUR 750 000	Propõe-se que a norma seja eliminada. Propõe-se que, alternativamente, a norma seja alterada de forma a permitir que o operador cumpra o capital mínimo ou, como alternativa, assine uma apólice de seguro.



N.º OCDE	N.º e título do ato legislativo	Artigo	Categoria temática	Descrição da restrição à concorrência	Propostas de alteração legislativa e/ou regulatória
				F) Outros portos: EUR 125 000	
P-052	Decreto-Lei n.º 298/93 "Estabelece o regime de operação portuária"	Art. 11º (2)	Operação Portuária ("cargo-handling"/estiva)	Quando a empresa pretenda exercer a atividade em mais de um porto, o requisito de capital corresponderá ao resultado do somatório do capital exigido para cada um dos portos em que pretenda ser licenciada, com o limite máximo de EUR 2 500 000.	Propõe-se que a norma seja revogada.
P-053	Decreto-Lei n.º 298/93 "Estabelece o regime de operação portuária"	Art. 20º (2)	Operação Portuária ("cargo-handling"/estiva)	Pela emissão ou renovação da licença de atividade da empresa são devidas taxas, que são fixadas anualmente por portaria conjunta dos Ministros das Finanças, do Comércio e Turismo e do Mar, sob proposta da autoridade portuária competente, podendo nela ser prevista a concessão e bonificações em razão da antiguidade do licenciamento, do montante de investimentos realizados em obras e equipamentos na zona portuária ou do acréscimo do volume de carga movimentada em relação ao ano anterior.	Propõe-se que a norma seja revogada.
P-054	Decreto-Lei n.º 298/93 "Estabelece o regime de operação portuária"	Art. 29º (1)	Operação Portuária ("cargo-handling"/estiva)	O prazo das concessões do serviço público de movimentação de carga não pode exceder 30 anos, e deve ser estabelecido em função dos investimentos em equipamentos fixos ou em obras portuárias.	Propõe-se que a norma seja alterada para prever expressamente que o contrato de concessão de serviço público (e.g. na sua duração e componente financeira) seja submetido à análise da AMT, no âmbito das atribuições desta entidade reguladora, nos termos do Art. 34º (2) (b) dos Estatutos da AMT (Decreto-Lei n.º 78/2014). Propõe-se que as autoridades portuárias determinem a duração da concessão de operação portuária nos termos do Art. 410º do Código dos Contratos Públicos e Art. 18º da Diretiva n.º 2014/23/UE, segundo a qual qualquer concessão com duração superior a cinco anos deve ser devidamente justificada, não podendo ser superior ao prazo durante o qual um concessionário pode razoavelmente esperar recuperar os investimentos realizados para a exploração das obras ou dos serviços, a par da remuneração do capital investido, tomando em consideração os investimentos requeridos para alcançar os objetivos contratuais específicos. Propõe-se que o legislador estabeleça critérios claros, objetivos e transparentes para determinar a duração de qualquer concessão de operação portuária, eventualmente com base numa fórmula. Propõe-se que a norma seja alterada no sentido que as concessões de operação portuária não devam ser renovadas sem a abertura de um novo concurso público.
P-055	Decreto-Lei n.º 324/94 "Aprova as bases gerais das concessões do serviço público de movimentação da cargas em áreas portuárias"	Base XI (1)	Operação Portuária ("cargo-handling"/estiva)	Os trabalhadores utilizados na exploração da concessão de serviço público de movimentação da cargas em áreas portuárias devem estar vinculados à concessionária por contrato individual de trabalho, ou ser por ela recrutados de harmonia com o regime jurídico do trabalho portuário.	Propõe-se que a norma seja alterada de forma a permitir que os operadores portuários contratem (diretamente), por termo certo ou temporário, e celebrem contratos de prestação de serviço para indivíduos.
P-056	Decreto-Lei n.º 324/94 "Aprova as bases gerais das concessões do serviço público de movimentação de cargas em áreas portuárias"	Base XIII	Operação Portuária ("cargo-handling"/estiva)	O contrato de concessão é outorgado por prazo determinado, não superior a 30 anos, e deve ser estabelecido em função dos investimentos em equipamentos fixos ou em obras portuárias.	Propõe-se que a norma seja alterada no sentido de que seja previsto expressamente que o contrato de concessão de serviço público (e.g. na sua duração e componente financeira) seja submetido à análise da AMT, no âmbito das atribuições desta entidade reguladora, nos termos do Art. 34º (2) (b) dos Estatutos da AMT (Decreto-Lei n.º 78/2014). Propõe-se que as autoridades portuárias determinem a duração da concessão de operação portuária nos termos do Art. 410º do Código dos Contratos Públicos e Art. 18º da Diretiva n.º 2014/23/UE, segundo a qual qualquer concessão com duração superior a cinco anos deve ser devidamente justificada, não podendo ser superior ao prazo durante o qual um concessionário pode razoavelmente esperar recuperar os investimentos realizados para a exploração das obras ou dos serviços, a par da remuneração do capital investido, tomando em consideração os investimentos requeridos para alcançar os objetivos contratuais específicos. Propõe-se que o legislador estabeleça critérios claros, objetivos e transparentes para a determinação da duração de qualquer concessão de operação portuária, eventualmente com base numa fórmula. Propõe-se que a norma seja alterada no sentido que as concessões de operação portuária não devam ser renovadas sem a abertura de um novo concurso público.



### III.7.3. Pilotagem

#### Diplomas legais objeto de propostas de alteração legislativa e regulatória específicas (Cf. Anexo 35)

- Decreto-Lei n.º 48/2002, de 2 de março, que estabelece o regime jurídico do serviço público de pilotagem nos portos e aprova o Regulamento Geral do Serviço de Pilotagem;
- Decreto-Lei n.º 273/2000, de 9 de novembro, alterado por Decreto-Lei n.º 6/2017, de 6 de janeiro, que estabelece o Regulamento do Sistema Tarifário dos Portos do Continente;
- Portaria n.º 434/2002, de 22 de abril, que define, para aplicação aos portos do Continente, regras sobre a emissão dos certificados de isenção de pilotagem;

Foram analisados, a título exemplificativo, como amostragem de normas potencialmente prejudiciais à concorrência, alguns regulamentos relativos à prestação de serviços de pilotagem e ao regime de obtenção de Certificados de Isenção de Pilotagem, de portos escolhidos de forma aleatória:

- Portaria n.º 43/2011 do Governo Regional dos Açores, de 14 de junho, alterada pela Portaria n.º 24/2013 do Governo Regional dos Açores, de 22 de abril, aprova o modelo de certificado de dispensa do serviço de pilotagem para as áreas dos portos da Região Autónoma dos Açores, definindo quem o emite;
- Regulamento da Autoridade Portuária da Administração do Porto de Lisboa (Ordem de Serviço n.º 19/2014).

#### Propostas-chave de alteração legislativa e/ou regulatória

#### Prestação exclusiva *de facto* pelas autoridades portuárias dos serviços de pilotagem

A pilotagem de barra é um serviço de assistência técnica prestada por pilotos aos comandantes dos navios e embarcações durante a navegação dentro da área de um porto. O serviço de pilotagem é realizado por especialistas em navegação com um conhecimento específico sobre as condições particulares de navegação num determinado porto, como a maré, a direção do vento e a profundidade do mar.

Em Portugal, a pilotagem é considerado um serviço público, justificado por uma política pública que defende o seu papel na proteção da segurança da navegação, na preservação da infraestrutura portuária e na prevenção de riscos ambientais.

O serviço público de pilotagem é assegurado *de facto* diretamente pelas respetivas autoridades portuárias em todos os portos nacionais, apesar de ser possível juridicamente ser prestado por privados mediante contrato de concessão<sup>743</sup>.

A exclusividade *de facto* da prestação do serviço de pilotagem pelas autoridades portuárias, como acontece atualmente, é uma barreira que restringe artificialmente a entrada e prejudica a concorrência no mercado de serviços de pilotagem, resultando na possibilidade de serem cobrados preços de monopólio, mas também potencialmente na falta de inovação, escolha e qualidade.

Em termos comparativos com outros 22 Estados-Membros costeiros da UE, os serviços de pilotagem prestados em 11 países (50% dos países) são realizados por operadores privados (em sete países por organizações privadas de pilotagem e em quatro países por um misto de organizações públicas e privadas). Dado que a pilotagem nem sempre tem as características de monopólio natural, quando possível, deve ser prestada através de concessões ou, alternativamente, licenças várias quando as condições de segurança o permitirem<sup>744</sup>.

<sup>743</sup> Cf. Decreto-Lei n.º 48/2002, cit. *supra*, artigo 2.º, n.º 1.

<sup>744</sup> Cf. Relatório de Recomendações da OCDE, *Transport Sector*, Portugal, 2018, citando relatório da PwC e Panteia (2012), "Study on Pilotage Exemption Certificates", *Report submitted to the European Commission Directorate-General for Mobility and Transport*, <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/modes/maritime/studies/doc/2012-09-18-pec.pdf>



*Proposta de alteração legislativa e/ou regulatória*

Propõe-se que o legislador altere o regime jurídico que regula a prestação de serviços de pilotagem, no sentido de rever os instrumentos legais para a prestação destes serviços, fomentando o papel do setor privado, na prestação destes serviços portuários.

Propõe-se que seja instituído um procedimento-regra segundo o qual a provisão direta destes serviços de pilotagem<sup>745</sup>, pelas autoridades portuárias, só seja possível quando não houver interesse do setor privado na prestação do respetivo serviço devido à falta de viabilidade económica. O critério de falta de interesse do setor privado deve ser reavaliado regularmente, a fim de garantir que a provisão direta não restrinja indevidamente a entrada de operadores na prestação dos serviços portuários em causa. Embora em alguns casos possa ser necessária a prestação direta de serviços diretamente pela autoridade portuária, em outros casos pode impedir que empresas privadas concorram ao mercado e participem no mercado, podendo, ademais, reduzir possíveis ganhos da gestão privada, investimento e inovação.

Propõe-se, ainda, no que respeita a prestação de serviços de pilotagem<sup>746</sup>, que o legislador altere o regime jurídico, introduzindo na lei a possibilidade de licenciamento destes serviços, como um regime alternativo ao da concessão.

### **Regulamentação das tarifas, descontos e isenções dos serviços de pilotagem**

O valor das taxas previstas para cada operação de pilotagem é calculado numa fórmula<sup>747</sup> composta por três fatores, dois dos quais determinados pela autoridade portuária: i) um valor unitário (em euros) por operação, fixada pela administração portuária, ii) um valor devido pela arqueação bruta da embarcação ou do navio e iii) um coeficiente específico aplicado em função de cada serviço a efetuar<sup>748</sup>, determinado pela autoridade portuária.

No âmbito do Projeto, a simulação empírica<sup>749</sup> efetuada de taxas de pilotagem em vários portos mostra que há uma variabilidade significativa entre os portos. Propõe-se que a fórmula seja revisitada no sentido de assegurar que os fatores da sua determinação estejam estreitamente relacionados com os fatores de custo de serviço nos respetivos portos.

Cada autoridade portuária fixa os descontos das taxas de pilotagem dos navios e embarcações beneficiários que são elencados pelo artigo 25.º, n.º 1 do Decreto-Lei n.º 273/2000. Contudo, as seguintes situações podem ser restritivas de concorrência:

- (i) (alínea b) Os navios-tanque que transportem petróleo bruto ou refinados do petróleo e sejam titulares do certificado do *Bureau Green Award* de Roterdão e cumpram os respetivos requisitos, redução traduzida num «prémio verde», quando o requeiram. Esta norma pode ser concorrencialmente restritiva porque discrimina entre os petroleiros que detêm (ou não) o *Bureau Green Award* de Roterdão, reduzindo a concorrência entre os fornecedores de transporte de petróleo bruto e refinado.
- (ii) (alínea c) Os navios que tenham cumprido as condições do serviço de linha de navegação regular nos 365 dias de calendário anteriores à data da escala, ou no ano civil anterior. Esta norma pode ser concorrencialmente restritiva porque pode prejudicar a concorrência entre portos ao impor um desconto de fidelidade: um navio que escale regularmente um porto perderá o direito à redução da taxa de pilotagem se, mesmo que apenas uma vez por ano, não o fizer.
- (iii) (alínea e) Os navios que operem em serviço de curta distância, incluindo os que estejam em serviço de linha de navegação regular, a partir da sexta escala efetuada nos 365 dias imediatamente anteriores, ou

<sup>745</sup> Cf. Decreto-Lei n.º 48/2002, de 2 de março, artigo 2.º, n.º 1.

<sup>746</sup> Cf. Decreto-Lei n.º 48/2002, de 2 de março, artigo 2.º, n.º 1.

<sup>747</sup> Cf. Decreto-Lei n.º 273/2000, de 9 de novembro (alterado por Decreto-Lei n.º 6/2017, de 6 de janeiro), artigo 23.º.

<sup>748</sup> Ilustra-se, a título exemplificativo, os serviços em causa: entrar e atracar; entrar e fundear; suspender e atracar; largar e fundear; largar e sair e suspender e sair; serviços de mudanças; de correr ao longo do cais ou de outras estruturas de atracação; e os serviços de experiências.

<sup>749</sup> Cf. Estudo realizado para a OCDE e a AdC, pelo CEGEA – Católica Porto Business School (*Centro de Estudos de Gestão e Economia Aplicada*), com dados publicamente disponíveis de outros portos internacionais. V. “Relatório de Recomendações da OCDE”, Vol. I, *Transport Sector*, Portugal, 2018.



no ano civil anterior, quando o requeiram. Esta norma pode ser concorrencialmente restritiva porque é utilizado um critério de âmbito geográfico para que seja concedido um desconto de fidelidade.

- (iv) (alínea f) Os navios que operem em serviço de cabotagem nacional, desconto não acumulável com a redução prevista para o serviço de curta distância ou de linha de navegação regular, quando o requeiram. Esta norma pode ser concorrencialmente restritiva porque é utilizado um critério de âmbito geográfico para que seja concedido um desconto de fidelidade, tendo em conta que quem opera na cabotagem nacional o faz em território nacional, além de discriminar os operadores de navios cuja nacionalidade ou navios são de Estados não membros da EU, já que não podem operar na cabotagem nacional.

*Proposta de alteração legislativa e/ou regulatória*

Propõe-se que o legislador altere o regime jurídico das tarifas portuárias fixadas pela prestação de serviços portuários, garantindo que estas sejam fixadas com base numa fórmula-comum, que tenha em consideração os princípios de transparência e orientação para os custos, em linha com o regime que se encontra previsto em Regulamento (EU) n.º 2017/352, aplicável a partir de março de 2019<sup>750</sup>.

Relativamente aos descontos do serviço de pilotagem, propõe-se que o legislador altere o regime jurídico do artigo 25.º, n.º 1 do Decreto-Lei n.º 273/2000, da seguinte forma: modifique a norma para que a obtenção de descontos esteja acessível a quem seja titular de qualquer prémio de certificação ambiental com reconhecimento internacional; e revogue os descontos de fidelidade baseados em critérios de âmbito geográfico, e que discriminem operadores cuja nacionalidade ou navios sejam de Estados não membros da EU.

A implementação destas propostas promoverá maior transparência e potencial redução dos preços.

### **Barreiras legais de acesso aos certificados de isenção de pilotagem**

Um Certificado de Isenção de Pilotagem (CIP) é uma autorização temporária, concedida pelas autoridades portuárias, que permite ao seu titular navegar e manobrar dentro de uma área de pilotagem obrigatória, num porto, sem usar os serviços de um piloto marítimo, conseqüentemente, sem necessidade de o seu titular incorrer no pagamento de uma taxa de pilotagem, poupando em custos de operação.

Na ausência de um CIP, os comandantes de navios precisam ser auxiliados por um piloto designado pelo porto e pagar a respetiva taxa de pilotagem, uma vez que os serviços de pilotagem são obrigatórios por lei.

Sucedem que o processo de emissão e de renovação de um CIP contém barreiras à concorrência que importa eliminar, relacionadas i) com o seu custo de emissão e de renovação, no valor de EUR 1246 e de EUR 997, respetivamente<sup>751</sup>, dos mais caros quando comparado com vários outros Estados-Membros que cobram valores muito inferiores a EUR 600<sup>752</sup>; ii) com a sua duração inicial, válidos apenas por um ano para o Continente e Madeira<sup>753</sup> e por quatro meses para os Açores<sup>754</sup>, dos mais curtos, quando comparados com duração inicial de cinco anos em vários Estados-Membros<sup>755</sup>; e iii) atento o facto de os requerentes estrangeiros terem de fazer prova de conhecimentos da língua portuguesa<sup>756</sup>, sendo que de uma amostragem

<sup>750</sup> Cf. "Regulamento (UE) n.º 2017/352, do Parlamento Europeu e do Conselho, que estabelece o regime da prestação de serviços portuários e regras comuns relativas à transparência financeira dos portos", aplicável a partir de março de 2019 (Regulamento (UE) n.º 2017/352), artigo 12.º e artigo 13.º. O Regulamento é aplicável aos serviços de movimentação de carga e passível de ser aplicado aos serviços de pilotagem, nos termos do artigo 10.º, n.º 2.

<sup>751</sup> Cf. Decreto-Lei n.º 48/2002, de 2 de março, artigo 7.º; e Portaria n.º 434/2002, de 22 de abril, artigo 7.º.

<sup>752</sup> Cf. Relatório de Recomendações da OCDE, *Transport Sector*, Portugal, 2018 (v. *Figure 5.20*), citando relatório da PwC e Panteia (2012), "Study on Pilotage Exemption Certificates", *Report submitted to the European Commission Directorate-General for Mobility and Transport*, <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/modes/maritime/studies/doc/2012-09-18-pec.pdf>, que revela que a Finlândia, ocupando o segundo lugar dos Estados-Membros que mais cobra, limita-se a cobrar pouco mais de EUR 600.

<sup>753</sup> Cf. Decreto-Lei n.º 48/2002, cit. *supra*, artigo 19.º.

<sup>754</sup> Cf. Portaria n.º 43/2011 do Governo Regional dos Açores, cit. *supra*, artigo 3.º.

<sup>755</sup> Cf. Relatório de Recomendações da OCDE, *Transport Sector*, Portugal, 2018, citando relatório da PwC e Panteia (2012), "Study on Pilotage Exemption Certificates", *Report submitted to the European Commission Directorate-General for Mobility and Transport*, <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/modes/maritime/studies/doc/2012-09-18-pec.pdf>, que revela prazos entre um a cinco anos, como média, em vários outros Estados-Membros.

<sup>756</sup> Cf. Decreto-Lei n.º 48/2002, cit. *supra*, artigo 17.º, n.º 2.



de 22 Estados-Membros, Portugal figura entre a minoria de países que requerem o conhecimento da língua nacional.<sup>757</sup>

Portugal é um dos países europeus com menos CIPs ativos, sendo que, em 2016, havia apenas 28 CIPs, representativos de apenas 2% dos navios que entraram nos portos nacionais<sup>758</sup>.

Neste contexto, propõe-se a implementação cumulativa de cinco medidas, com vista a facilitar o processo de obtenção de um CIP, em Portugal. Com vista a obviar ao risco de conflito de interesses, decorrente do facto de a emissão de CIPs serem da responsabilidade das autoridades portuárias, que também podem prestar serviços de pilotagem, propõe-se que o legislador estabeleça que a responsabilidade de emitir CIPs seja atribuída a uma entidade distinta das autoridades portuárias. Tendo em conta os custos e encargos com a emissão e renovação de CIPs, propõe-se que o legislador defina que as taxas sejam estabelecidas com base nos custos, reavaliando a possibilidade de eliminar os custos com as renovações, concedendo-as automaticamente se determinadas condições forem verificadas, como uma frequência mínima de manobras na área do porto no ano anterior. Quanto ao prazo de duração inicial de CIPs, propõe-se que o legislador reavalie o regime, estendendo-o para cinco anos. Por fim, propõe-se que o legislador reconheça o inglês como uma língua alternativa ao português.

Assim, os requisitos legais para se obter um CIP em Portugal têm um efeito de distorção da concorrência, levando a uma alocação ineficiente dos recursos públicos e, potencialmente, a um tratamento discriminatório dos operadores com base na nacionalidade. De facto, devido à dificuldade em se ter acesso a um CIP, operadores, mesmo que familiarizados com as condições de navegação dentro do porto, são obrigados a recorrer desnecessariamente a serviços de pilotagem, resultando em desperdício de recursos de pilotagem e equipamento, levando a períodos de espera mais longos nos portos.

#### *Propostas de alteração legislativa e/ou regulatória*

Propõe-se que o legislador altere o regime para a obtenção e renovação de um Certificado de Isenção de Piloto (CIP), a fim de facilitar o processo de obtenção de um CIP em Portugal:

- (i) Atribuindo a responsabilidade da emissão e renovação de um CIP a uma entidade independente das autoridades portuárias uma vez que estas podem atuar como concorrentes efetivos ou potenciais dos prestadores deste serviço;
- (ii) Definindo taxas com base nos custos e eliminando a taxa de renovação se o custo associado for *de minimis*;
- (iii) Concedendo automaticamente extensões de um CIP se determinadas condições mínimas previamente determinadas forem verificadas (e.g. uma frequência mínima de manobras na área do porto no ano anterior);
- (iv) Reavaliando a duração inicial de um CIP com vista a aumentar a sua duração inicial de um para cinco anos;
- (v) Reconhecendo o inglês como língua alternativa ao português para a obtenção e renovação de um CIP.

#### **Restrições ao acesso à profissão de piloto de barra**

A pilotagem marítima é uma profissão cujo acesso é restrito a profissionais certificados. De acordo com o regime jurídico do serviço público de pilotagem, os pilotos marítimos em Portugal devem possuir as qualificações adequadas, experiência na manobra de embarcações em águas restritas, conhecimento técnico do porto local e conhecimento do regime jurídico dos serviços de pilotagem. A lei especifica os seguintes critérios para o acesso à profissão: (i) em termos de experiência: os pilotos devem ser oficiais navais com pelo

<sup>757</sup> Cf. Relatório de Recomendações da OCDE, *Transport Sector*, Portugal, 2018, citando relatório da PwC e Panteia (2012), "Study on Pilotage Exemption Certificates", *Report submitted to the European Commission Directorate-General for Mobility and Transport*, <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/modes/maritime/studies/doc/2012-09-18-pec.pdf>, que revela que os outros Estados-Membros são a Croácia, a França e a Espanha.

<sup>758</sup> Cf. Relatório de Recomendações da OCDE, *Transport Sector*, Portugal, 2018, citando relatório da PwC e Panteia (2012), "Study on Pilotage Exemption Certificates", *Report submitted to the European Commission Directorate-General for Mobility and Transport*, <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/modes/maritime/studies/doc/2012-09-18-pec.pdf>, que revela que em outros pequenos países europeus como na Bélgica, na Dinamarca e na Holanda, existem mais de 100 CIPs em vigor, enquanto em países maiores como na Alemanha, na Finlândia e na Suécia, existem mais de 1 000 CIPs ativos.



menos a categoria de “piloto de primeira classe”<sup>759</sup>; (ii) quanto ao idioma: os pilotos devem ter conhecimento da língua portuguesa, falada e escrita<sup>760</sup>; e (iii) em termos de formação: os candidatos devem completar um estágio de pilotagem, sujeito a um processo de avaliação por pares<sup>761</sup>.

No que diz respeito à experiência mínima, os “pilotos de primeira classe” correspondem à titularidade de grau de oficial naval da Escola Náutica Portuguesa, com um mínimo de três anos de experiência no mar (um ano como piloto de estágio e dois anos como piloto de segunda classe) e uma certificação como oficial marítimo. Durante o projeto, os *stakeholders* evidenciaram formas alternativas de acesso à profissão, considerando ser apenas necessário que o profissional seja um piloto de barra com experiência mínima de três como piloto a bordo de navios mercantes, devendo obter na mesma uma certificação como oficial marítimo.

A exigência de conhecimento da língua portuguesa tem o propósito de facilitar a comunicação entre os pilotos e demais trabalhadores do porto. No entanto, é importante referir que a grande maioria dos armadores que utilizam os portos portugueses e os respetivos serviços de pilotagem não são portugueses. Neste assunto, o Regulamento A960 (6.2) Organização Marítima Internacional declara que “as comunicações a bordo entre o piloto e o pessoal responsável pela manutenção da ponte devem ser conduzidas no idioma inglês ou em outro idioma que não o inglês, comum a todos os envolvidos na operação”.

Por fim, em termos de requisitos de formação, o estágio tem uma duração total de seis a nove meses e é administrado por pilotos formadores do porto. Embora o conteúdo do estágio não esteja claramente especificado na lei, de acordo com a Resolução A.960 da Organização Marítima Internacional, deve incluir a experiência prática a bordo de navios sob condições reais de pilotagem. A formação é acompanhada por um processo de avaliação contínua administrada pelos mesmos pilotos que formam os candidatos, podendo criar um incentivo para que os pilotos existentes impeçam ou dificultam a entrada de novos profissionais.

A imposição de múltiplas restrições ao acesso à profissão de piloto pode reduzir substancialmente a capacidade dos serviços de pilotagem, aumentar artificialmente os salários dos pilotos e resultar em preços mais elevados para os utilizadores do porto.

Além disso, como os serviços de pilotagem são obrigatórios por lei para a maioria dos navios, a imposição de tais restrições pode ser particularmente prejudicial, aumentando os tempos de espera para entrar no porto e até mesmo reduzindo a capacidade de tráfego do porto.

#### *Propostas de alteração legislativa e/ou regulatória*

Propõe-se que o legislador altere o regime de acesso à profissão de piloto de barra, com o objetivo de abrir o acesso a esta profissão de piloto:

(i) Eliminando a exigência legal de ser titular da categoria mínima de “piloto de 1.ª classe” (isto é, titular de grau de oficial naval da Escola Náutica Portuguesa, com um mínimo de três anos de experiência no mar, um ano como piloto de estágio e dois anos como piloto de segunda classe) e uma certificação como oficial marítimo, alterando a norma no sentido da exigência ser de ser um “piloto com o mínimo de três anos de experiência a bordo de navios mercantes” e uma certificação como oficial marítimo;

(ii) Reconhecendo o inglês como um idioma alternativo necessário para se tornar um piloto;

(iii) Separando as atividades de formação e de avaliação dos candidatos à profissão de pilotos, criando, se necessário, um órgão independente responsável pela supervisão da qualidade e objetividade dos procedimentos de avaliação.

<sup>759</sup> Cf. Decreto-Lei n.º 48/2002, cit. *supra*, artigo 9.º e artigo 12.º, n.º 2.

<sup>760</sup> Cf. Decreto-Lei n.º 48/2002, cit. *supra*, artigo 12.º, n.º 1, B.

<sup>761</sup> Cf. Decreto-Lei n.º 48/2002, cit. *supra*, artigo 13.º.



**Anexo 35: Propostas de alteração do quadro legislativo e regulatório do setor portuário: pilotagem**

N.º OCDE	N.º e título do ato legislativo	Artigo	Categoria temática	Descrição da restrição à concorrência	Propostas de alteração legislativa e/ou regulatória
P-58	Decreto-Lei n.º 48/2002 "Estabelece o regime jurídico do serviço público de pilotagem nos portos e aprova o Regulamento Geral do Serviço de Pilotagem"	Art. 2º (1)	Pilotagem	O serviço público de pilotagem é assegurado diretamente pelas respetivas entidades competentes, ou mediante contrato de concessão, de acordo com normas que regulam a concessão de serviços públicos.	Propõe-se que a norma seja alterada, permitindo que a autoridade portuária também possa abrir a licenciamento a prestação de tais serviços. Propõe-se que a norma seja alterada introduzindo um procedimento que, só em caso de falta de interesse do setor privado em prestar o serviço devido à falta de viabilidade económica, é que as autoridades portuárias possam prestar diretamente os serviços de pilotagem.
P-61	Decreto-Lei n.º 48/2002 "Estabelece o regime jurídico do serviço público de pilotagem nos portos e aprova o Regulamento Geral do Serviço de Pilotagem"	Art. 9º	Pilotagem - Critérios e requisitos	Os pilotos dos portos são oficiais náuticos certificados da marinha mercante.	Propõe-se que a norma seja revogada.
P-64	Decreto-Lei n.º 48/2002 "Estabelece o regime jurídico do serviço público de pilotagem nos portos e aprova o Regulamento Geral do Serviço de Pilotagem"	Art. 12º (b)	Pilotagem - Critérios e requisitos	É requisito mínimo de admissão à carreira de piloto ter conhecimentos da língua portuguesa, falada e escrita, comprovados, no caso de candidatos estrangeiros, por exame prestado perante júri a nomear pela respetiva autoridade portuária.	Propõe-se que sejam feitas as seguintes alterações: (1) Reconhecer o inglês e o português como idiomas obrigatórios para candidatos a pilotos marítimos; (2) Permitir que falantes não nativos comprovem seus conhecimentos de português ou inglês com um certificado emitido por uma autoridade reconhecida.
P-65	Decreto-Lei n.º 48/2002 "Estabelece o regime jurídico do serviço público de pilotagem nos portos e aprova o Regulamento Geral do Serviço de Pilotagem"	Art. 12º (d)	Pilotagem - Critérios e requisitos	É requisito mínimo de admissão à carreira de piloto ter categoria mínima de piloto de 1.ª classe da marinha mercante nacional ou equivalente.	Propõe-se que seja eliminada a referência a "1.ª classe", ficando apenas "piloto com o mínimo de 3 anos de experiência a bordo de navios mercantes".
P-66	Decreto-Lei n.º 48/2002 "Estabelece o regime jurídico do serviço público de pilotagem nos portos e aprova o Regulamento Geral do Serviço de Pilotagem"	Art. 13º (1) e (2)	Pilotagem - Critérios e requisitos	Os candidatos selecionados para pilotos serão admitidos em regime de estágio por um período de seis a nove meses.	Propõe-se que a norma seja alterada para que as autoridades competentes divulguem publicamente o conteúdo especificado (número de horas, teoria e prática) do estágio.
P-67	Decreto-Lei n.º 48/2002 "Estabelece o regime jurídico do serviço público de pilotagem nos portos e aprova o Regulamento Geral do Serviço de Pilotagem"	Art. 13º (3)	Pilotagem - Critérios e requisitos	A formação teórica e prática será ministrada no respetivo porto por pilotos que venham a ser designados para o efeito.	Propõe-se que a norma seja alterada para que seja a autoridade portuária a determinar se pretende que outras entidades ou utilize outros meios para disponibilizar formação aos candidatos a pilotos (como ex-pilotos ou comandantes experientes que tenham obtido isenção do serviços de pilotagem).
P-68	Decreto-Lei n.º 48/2002 "Estabelece o regime jurídico do serviço público de pilotagem nos portos e aprova o Regulamento Geral do Serviço de Pilotagem"	Art. 13º (4)	Pilotagem - Critérios e requisitos	O estágio decorrerá em regime de avaliação contínua, com informações escritas periódicas, prestadas pelos pilotos formadores e pelas respetivas chefias.	Propõe-se que a norma seja alterada para que a avaliação final seja conduzida por uma autoridade independente, ou por indivíduos que não tenham administrado formação de pilotagem aos candidatos.
P-69	Decreto-Lei n.º 48/2002 "Estabelece o regime jurídico do serviço público de pilotagem nos portos e aprova o Regulamento Geral do Serviço de Pilotagem"	Art. 17º (2)	Pilotagem - Certificado de Isenção de Pilotagem (CIP)	Os cidadãos estrangeiros que requeiram certificados de isenção do serviço de pilotagem devem fazer prova de conhecimentos da língua portuguesa necessários à condução de embarcações em navegação e manobra, através de: a) exame prestado perante júri nomeado pelo organismo com competência para a emissão do certificado; ou b) Documento emitido por entidade considerada idónea pelo organismo com competência para a emissão do certificado.	Propõe-se que a norma seja alterada para que a língua inglesa seja reconhecida como idioma alternativo (conforme pretendido pela Portaria n.º 288/2012).
P-70	Portaria n.º 43/2011 do Governo Regional dos Açores (alterada pela Portaria n.º 24/2013 do Governo Regional dos Açores)	Art. 2º (d)	Pilotagem - Certificado de Isenção de	O comandante da embarcação que solicitem certificado de isenção do serviço de pilotagem tem de possuir conhecimentos da língua portuguesa ou inglesa, necessários à condução de embarcações em navegação e manobra, avaliados em exame perante um júri nomeado pela autoridade portuária com competência para a emissão do certificado.	Propõe-se que a norma seja alterada para que seja possível aos candidatos estrangeiros apresentarem um certificado emitido por uma entidade reconhecida pela autoridade portuária, conforme previsto na Portaria n.º 288/2012.





N.º OCDE	N.º e título do ato legislativo	Artigo	Categoria temática	Descrição da restrição à concorrência	Propostas de alteração legislativa e/ou regulatória
	"Certificado de isenção de pilotagem"		Pilotagem (CIP)		
P-71	Decreto-Lei n.º 48/2002 "Estabelece o regime jurídico do serviço público de pilotagem nos portos e aprova o Regulamento Geral do Serviço de Pilotagem"	Art. 19º	Pilotagem - Certificado de Isenção de Pilotagem (CIP)	O certificado de isenção do serviço de pilotagem é válido pelo período de um ano, renovável por iguais períodos de tempo.	Propõe-se que a duração do certificado de isenção do serviço de pilotagem seja alterada, a fim de reduzir custos e burocracia para os operadores de mercado e reguladores.
P-72	Portaria n.º 43/2011 do Governo Regional dos Açores (alterada pela Portaria n.º 24/2013 do Governo Regional dos Açores) "Certificado de isenção de pilotagem"	Art. 3º	Pilotagem - Certificado de Isenção de Pilotagem (CIP)	O certificado de dispensa do serviço de pilotagem é válido por períodos de 4 meses.	Propõe-se que a duração do certificado de isenção do serviço de pilotagem seja alterada, a fim de reduzir custos e burocracia para os operadores de mercado e reguladores.
P-73	Regulamento da Autoridade Portuária da Administração do Porto de Lisboa (Ordem de Serviço n.º 19/2014)	Art. 4.2º	Pilotagem	Os serviços de Pilotagem são efetuados exclusivamente por Pilotos do Departamento de Pilotagem do Porto de Lisboa, mediante requisição.	Propõe-se que a norma seja revogada.
P-77	Portaria 434/2002 "Define, para aplicação aos portos do continente, regras sobre a emissão dos certificados de isenção de pilotagem"	Art. 7º	Pilotagem - Certificado de Isenção de Pilotagem (CIP)	As taxas por emissão e renovação de certificados de isenção do serviço de pilotagem são devidas à respetiva autoridade portuária, revistas anualmente, são as seguintes: a) Taxa de emissão: EUR 1 246.99; b) Taxa de renovação: EUR 997.59.	Propõe-se que seja definida uma taxa de emissão com base nos custos e eliminada a taxa de renovação se os custos forem mínimos. Em vez disso, as renovações devem ser concedidas automaticamente se determinadas condições forem verificadas, como uma frequência mínima de manobras na área do porto no ano anterior.
P-78	Decreto-Lei n.º 273/2000 "Regulamento do Sistema Tarifário dos Portos do Continente"	Art. 23º (1) (2) (3) (4)	Tarifas de pilotagem - nacional	O valor das taxas previstas para cada operação de pilotagem é calculado com base numa taxa unitária em escudos por operação, a fixar pela autoridade portuária, multiplicada pela raiz quadrada do valor da arqueação bruta da embarcação ou navio e por um coeficiente específico em função de cada serviço a efetuar: (a) entrar e atracar ou suspender e atracar; (b) entrar e fundear ou suspender e sair; (c) largar e fundear ou de largar e sair do porto; (d) mudanças; (e) experiências, dentro ou fora do porto; (f) correr ao longo do cais ou de outras estruturas de atracação. Assim, cada porto é livre para definir duas das três variáveis que são usadas na fórmula. Para cada serviço de pilotagem é estabelecido um tempo máximo de duração previsível, a definir em cada porto, em condições normais de tempo e mar. Caso o mesmo seja excedido, será paga uma taxa adicional, a definir pelas autoridades portuárias.	Propõe-se que a norma seja revista no sentido de permitir que as autoridades portuárias estabeleçam taxas de pilotagem relacionadas com o custo deste serviço e baseado no tempo real da prestação do mesmo.
P-80	Decreto-Lei n.º 273/2000 "Regulamento do Sistema Tarifário dos Portos do Continente"	Art. 25º (1) (B)	Tarifas de pilotagem - nacional	Poderão beneficiar de descontos das taxas de pilotagem os navios-tanque que transportem petróleo bruto ou refinados do petróleo e sejam titulares do certificado do <i>Bureau Green Award de Roterdão</i> e cumpram os respetivos requisitos, redução traduzida num «prémio verde», quando o requeiram. Esta disposição discrimina entre os petroleiros que detêm (ou não) o <i>Bureau Green Award de Roterdão</i> , reduzindo a competição entre os fornecedores de transporte de petróleo bruto e refinado.	Propõe-se que a norma seja alterada para que outros destinatários detentores da certificação de «prémio verde» possam ser também abrangidos, de forma a que o desconto seja aplicável a qualquer prémio de certificação ambiental com reconhecimento internacional.
P-81	Decreto-Lei n.º 273/2000 "Regulamento do Sistema Tarifário dos Portos do Continente"	Art. 2º (x) (iii); Art. 25º (1) (C)	Tarifas de pilotagem - nacional	Poderão beneficiar de descontos de fidelidade das taxas de pilotagem os navios que tenham cumprido as condições do serviço de linha de navegação regular nos 365 dias de calendário anteriores à data da escala, ou no ano civil anterior. Esta disposição discrimina entre navios que fornecem "serviço de linha regular" e aqueles que não oferecem. Segundo o Art. 2º (x) do Decreto-Lei n.º 273/2000, «Serviço de linha de navegação regular» é considerado como serviço de linha de navegação regular todo e qualquer navio porta-contentores, frigorífico, <i>roll-on/roll-off</i> de passageiros ou de carga geral que satisfaça simultaneamente as seguintes condições: i) opere ao serviço de determinado armador; ii) escale o porto pelo menos seis vezes em cada ano civil, de acordo com um programa anual, publicado e comunicado com antecedência à autoridade portuária do qual constem as escalas imediatamente anteriores e posteriores a cada escala no porto; iii) sirva o porto pelo menos uma vez em cada viagem redonda prevista no respetivo programa; iv) ofereça um serviço público de transporte de passageiros ou cargas a todo e qual quer carregador ou recebedor, a tarifas de frete especificadas, desde que as cargas se ajustem às características do navio. A condição (iii) pode prejudicar a concorrência entre portos porque impõe um "desconto de fidelidade": um navio que escale regularmente um porto perderá o direito à redução da taxa de pilotagem se, mesmo que apenas uma vez por ano, não o fizer.	Propõe-se a eliminação da condição (descontos de fidelidade) presente nesta norma ou a alteração da definição de "serviços de linha de navegação regular", prevista no Art. 2º (x) (iii) do Decreto-Lei n.º 273/2000
P-83	Decreto-Lei n.º 273/2000 "Regulamento do Sistema Tarifário dos Portos do Continente"	Art. 25º (1) (E)	Tarifas de pilotagem - nacional	Poderão beneficiar de reduções das taxas de pilotagem os navios que operem em serviço de curta distância, incluindo os que estejam em serviço de linha de navegação regular, a partir da sexta escala efetuada nos 365 dias imediatamente anteriores, ou no ano civil anterior, quando o requeiram. Esta norma permite descontos em taxas de pilotagem para navios com um peso inferior a 6,000 Kgs brutas que operem apenas na Europa e nas regiões vizinhas (Mediterrâneo), se parar no porto um número mínimo de vezes por ano. Desta forma, é utilizado um critério de âmbito geográfico para que seja concedido um desconto.	Propõe-se que a norma seja revogada.



N.º OCDE	N.º e título do ato legislativo	Artigo	Categoria temática	Descrição da restrição à concorrência	Propostas de alteração legislativa e/ou regulatória
P-84	Decreto-Lei n.º 273/2000 "Regulamento do Sistema Tarifário dos Portos do Continente"	Art. 25º (1) (F)	Tarifas de pilotagem - nacional	Poderão beneficiar de reduções das taxas de pilotagem os navios que operem em serviço de cabotagem nacional [Art. 2º (v) (i) (iii)], não acumulável com a redução prevista para o serviço de curta distância ou de linha de navegação regular, quando o requeiram. É utilizado um critério de âmbito geográfico para que seja concedido um desconto, tendo em conta que quem opera na cabotagem nacional o faz em território nacional. Mais se acrescenta que o regime nacional de cabotagem discrimina os operadores de navios cuja nacionalidade ou navios são de Estados não membros da UE.	Propõe-se que a norma seja revogada.



### III.7.4. Reboques portuários

#### Diplomas legais objeto de propostas de alteração legislativa e regulatória específicas (Cf. Anexo 36)

- Decreto-Lei n.º 75/2001, de 27 de fevereiro, que regula o exercício da atividade de reboque de navios e embarcações nas áreas dos portos, estabelecendo três regimes de prestação do serviço: diretamente pela autoridade portuária, licenciamento e concessão a empresas privadas;

Foram analisados, a título exemplificativo, como amostragem de normas potencialmente prejudiciais à concorrência, alguns regulamentos relativos à prestação de serviços de reboques portuários de portos escolhidos de forma aleatória:

- Regulamento do exercício da atividade de reboque de embarcações e de navios no Porto de Setúbal (2007);
- Regulamento do exercício da atividade de reboque de embarcações e de navios no Porto de Setúbal (Ordem de Serviço n.º OS 01/2017, de 12/01/2017);
- Regulamento de Exploração dos Portos do Douro e Leixões (2017);
- Requisitos e tramitação do processo de licenciamento de serviços de reboque do Porto de Sines (sem data identificada);
- Regulamento do exercício da atividade de reboque de embarcações e navios do Porto de Lisboa (Ordem de Serviço n.º 25/2003);
- Protocolo de acordo entre a Administração do Porto de Lisboa e as entidades licenciadas para o exercício da atividade de reboque de embarcações e navios no Porto de Lisboa (2004).

#### Propostas-chave de alteração legislativa e/ou regulatória

##### Requisitos financeiros

As atividades económicas desenvolvidas nos portos são limitadas pelo espaço disponível e por questões de segurança pública e meio ambiente. Assim, a entrada no mercado está, geralmente, sujeita a requisitos de licenciamento que garantem padrões mínimos de qualidade e segurança.

No entanto, algumas disposições podem ser desproporcionais para o objetivo de política ou até mesmo ter o efeito de proteger os operadores já existentes no mercado. Quando os requisitos de licenciamento são excessivos podem restringir a concorrência na prestação de serviços de reboques portuários.

Nesta seção destacamos as propostas-chave de recomendações de alteração legislativa quanto aos requisitos financeiros para o acesso e exercício da atividade.

Para o acesso e exercício da atividade de prestação de serviços de reboque portuário, os operadores estão sujeitos a vários requisitos financeiros simultâneos: (i) a uma caução anual à autoridade portuária<sup>762</sup>; e (ii) a uma apólice de seguro com um capital mínimo de EUR 500 000<sup>763</sup>.

As obrigações financeiras estão entre os requisitos de licenciamento mais comuns para operar nos portos. A exigência de requisitos financeiros aumenta substancialmente os custos de entrada, restringindo o número de operadores. Este efeito é mais premente quando ocorra a imposição simultânea, ao mesmo operador, do pagamento de garantias financeiras, de apólices de seguro e de capital social mínimo, o que poderá impedir os operadores com menor capacidade financeira de entrar e concorrer no mercado. Além disso, alguns dos

<sup>762</sup> Cf. Decreto-Lei n.º 75/2001, cit. *supra*, artigo 11.º. No valor de 1/12 do volume de negócios anual estimado para o primeiro ano e, depois disso, um 1/12 do volume de negócios real observado no ano anterior.

<sup>763</sup> Para cobrir os riscos de danos próprios resultantes de roubo, incêndio, raio e explosão, bem como a responsabilidade civil por danos causados a terceiros. Conforme evidência encontrada este requisito será imposto apenas por algumas autoridades portuárias. A título de exemplo, Cf. Regulamento do exercício da atividade de reboque de embarcações e de navios no Porto de Setúbal, artigo 2.º, n.º 3, alínea j); e Regulamento do exercício da atividade de reboque de embarcações e navios do Porto de Lisboa (Ordem de Serviço n.º 25/2003), artigo 4.º, n.º 1, alínea k).



requisitos financeiros podem ter o efeito de discriminar entre diferentes operadores, atento que não têm por base critérios objetivos baseados nos riscos operacionais.

A implementação de propostas alternativas de regulação permitirá aos operadores reinvestirem o seu capital, aumentando a sua competitividade e promovendo preços mais competitivos, em benefício dos consumidores.

*Propostas de alteração legislativa e/ou regulatória*

Propõe-se que o legislador reavalie os requisitos de licenciamento para o acesso e exercício da atividade de prestação de serviços de reboque portuário, que imponham obrigações financeiras (*in casu*, garantias financeiras e apólices de seguro), devendo ser revogados aqueles que não tenham por base os pressupostos da sua necessidade, adequação e proporcionalidade.

Para as obrigações financeiras que sejam asseguradas por uma apólice de seguro, propõe-se que o legislador determine critérios objetivos baseados nos riscos operacionais, a fim de evitar distorções na concorrência.

### **Regime de prestação de serviço público de reboque portuário**

Compete à autoridade portuária a escolha do regime de prestação do serviço de reboque que entenda melhor se adequar, nas suas áreas de jurisdição portuária: se pela própria autoridade portuária; mediante licenciamento ou mediante concessão<sup>764</sup>.

O regime limita potencialmente o número de prestadores do serviço de reboque, e pode resultar em menos escolha e preços mais altos para os operadores do porto.

Conforme mencionado no Regulamento (EU) n.º 2017/352, o número de prestadores de serviços portuários pode, em certos casos, estar sujeito a limitações relacionadas com a escassez de espaço terrestre ou marítimo, as características das infraestruturas portuárias ou a natureza do tráfego portuário ou a necessidade de garantir operações portuárias seguras, protegidas ou ambientalmente sustentáveis.

No entanto, qualquer limitação do número de prestadores de serviços portuários deve ser justificada por razões claras e objetivas. Em princípio, a concorrência, seja para o mercado ou no mercado, será mais bem servida por uma concessão ou um regime de licenciamento. A prestação direta de serviços de reboque pela administração portuária deve ser um regime excecional.

*Propostas de alteração legislativa e/ou regulatória*

Propõe-se que o legislador altere o regime jurídico que regula a prestação de serviços de reboque portuário, no sentido de rever os instrumentos legais para a prestação destes serviços, fomentando o papel do setor privado, na prestação destes serviços portuários.

Propõe-se que seja instituído um procedimento-regra segundo o qual a provisão direta destes serviços de reboque portuário<sup>765</sup>, pelas autoridades portuárias, só seja possível quando não houver interesse do setor privado na prestação do respetivo serviço devido à falta de viabilidade económica. O critério de falta de interesse do setor privado deve ser reavaliado regularmente, a fim de garantir que a provisão direta não restrinja indevidamente a entrada de operadores na prestação dos serviços portuários em causa. Embora em alguns casos possa ser necessária a prestação direta de serviços diretamente pela autoridade portuária, em outros casos pode impedir que empresas privadas concorram ao mercado e participem no mercado, podendo, ademais, reduzir possíveis ganhos da gestão privada, investimento e inovação.

No que se refere aos serviços de reboque<sup>766</sup>, propõe-se, também, a alteração do regime jurídico em vigor, em linha com Regulamento da UE, aplicável a partir de março de 2019<sup>767</sup>, segundo o qual qualquer limitação do número de prestadores de serviços portuários deve ser justificada por razões claras e objetivas. Em

<sup>764</sup> Cf. Decreto-Lei n.º 75/2001, cit. *supra*, artigo 4.º, n.º 2.

<sup>765</sup> Cf. Decreto-Lei n.º 75/2001, artigo 4.º, n.º 2.

<sup>766</sup> Cf. Decreto-Lei n.º 75/2001, artigo 4.º, n.º 2.

<sup>767</sup> Cf. "Regulamento (UE) n.º 2017/352, do Parlamento Europeu e do Conselho, que estabelece o regime da prestação de serviços portuários e regras comuns relativas à transparência financeira dos portos", artigo 12.º e artigo 13.º.



princípio, a concorrência, seja para o mercado ou no mercado, será mais bem servida por uma concessão ou um regime de licenciamento, devendo a prestação direta de serviços de reboque pela administração portuária ser um regime excepcional.

A implementação destas propostas promoverá a concorrência pelo e no mercado, incentivos à inovação, que poderão levar à redução dos preços.

### **Redesenho do modelo jurídico das concessões**

Os contratos de concessão para a prestação do serviço de reboque não podem exceder dez anos a contar da data da assinatura do contrato e será fixado tendo em conta os investimentos efetuados<sup>768</sup>.

A prevalência de concessões com longos períodos de tempo pode prejudicar substancialmente o processo competitivo, reduzindo a frequência com que os operadores privados concorrem pelo mercado. Uma concessão por um período muito extenso pode resultar num serviço com preços elevados, sem incentivo a inovação.

De acordo com a Diretiva (EU) n.º 2014/23/UE e o Código dos Contratos Públicos, a duração de uma concessão será estabelecida como o período de tempo mínimo necessário para recuperar e reembolsar o capital investido em condições normais de retorno da exploração da concessão, com base em critérios claros, objetivos e transparentes, não devendo ser a concessão ser renovada sem a abertura de um novo concurso público.

#### *Propostas de alteração legislativa e/ou regulatória*

Propõe-se que o legislador redesenhe o modelo jurídico das concessões para a prestação de serviços portuários, visando promover o investimento dos concessionários e a cobrança de tarifas mais baixas para os usuários do porto.

Para tal, propõe-se que sejam asseguradas as seguintes três componentes:

a) No que respeita à duração das concessões, em particular, tendo em consideração o regime vigente das concessões para a prestação de serviços de reboque, cujo termo inicial não poderá exceder 10 anos<sup>769</sup>, renovável sem a necessidade de abertura de novo concurso público, propõe-se que as autoridades portuárias apenas possam determinar a duração das concessões pelo número mínimo de anos necessários para a concessionária razoavelmente esperar recuperar os investimentos realizados para a exploração das obras ou dos serviços, a par da remuneração do capital investido, tomando em consideração os investimentos requeridos para alcançar os objetivos contratuais específicos, com base em critérios claros, objetivos e transparentes, não devendo ser a concessão ser renovada sem a abertura de um novo concurso público<sup>770</sup>;

b) No que concerne ao critério de atribuição da concessão, propõe-se que as autoridades portuárias apenas possam atribuir a concessão ao licitante que ofereça a tarifa mais baixa para os usuários do porto, em detrimento do critério de adjudicação para o licitante que oferecer a maior receita para a autoridade portuária<sup>771</sup>. As receitas da concessão deverão ser determinadas exogenamente com base nos custos reais de investimento das autoridades portuárias, levando em consideração a taxa de depreciação do capital e as taxas de juros de mercado;

c) No que se refere à estrutura das receitas da concessão, propõe-se que esta seja alterada, no sentido de ser eliminada a componente variável, permitindo que as autoridades portuárias apenas possam cobrar por uma renda fixa aos operadores privados. Exceções só deverão ser aceites se a autoridade portuária incorrer num custo variável relacionado com as atividades do operador privado, caso em que a cobrança de royalties

<sup>768</sup> Cf. Decreto-Lei n.º 75/2001, cit. *supra*, artigo 17.º.

<sup>769</sup> Cf. Decreto-Lei n.º 75/2001, artigo 17.º.

<sup>770</sup> As autoridades portuárias devem determinar a duração da concessão de operação portuária nos termos do Código dos Contratos Públicos (CCP), aprovado pelo Decreto-Lei n.º 18/2008, de 29 de janeiro (alterado pelo Decreto-Lei n.º 111-B/2017, de 31 de agosto), artigo 410.º, e da Diretiva (UE) n.º 2014/23/UE, artigo 18.º.

<sup>771</sup> Cf. Regime-regra do CCP, artigo 74.º, n.º 1, que determina que "A adjudicação é feita de acordo com o critério da proposta economicamente mais vantajosa para a entidade adjudicante".



poderão ser usados como forma de transferir o custo variável da autoridade portuária para o operador privado.

A AMT, como regulador setorial, no âmbito das suas competências e atribuições, contribuirá para assegurar a implementação de um novo modelo jurídico de concessões para a prestação de serviços portuários, que vise promover o investimento dos concessionários e a cobrança de tarifas mais baixas para os usuários do porto.



**Anexo 36: Propostas de alteração do quadro legislativo e regulatório do setor portuário: reboques portuários**

N.º OCDE	N.º e título do ato legislativo	Artigo	Categoria temática	Descrição da restrição à concorrência	Propostas de alteração legislativa e/ou regulatória
P-08	Decreto-Lei n.º 75/2001 "Regula o exercício da atividade de reboque de navios e embarcações nas áreas dos portos"	Art. 4º (2)	Reboques portuários	Compete à autoridade portuária a escolha do regime de prestação do serviço de reboque que entenda melhor se adequar, nas suas áreas de jurisdição portuária: se pela própria autoridade portuária; mediante licenciamento ou mediante concessão.	Propõe-se que a norma seja alterada, introduzindo um procedimento que, só em caso de falta de interesse do setor privado em prestar o serviço devido à falta de viabilidade económica, é que as autoridades portuárias possam prestar diretamente os serviços de reboque. Adicionalmente, propõe-se que a norma seja alterada no sentido de ser necessário justificar, de forma clara e objetiva, qualquer decisão da autoridade portuária que limite o número de prestadores de serviços de reboque (concessão, licenciamento ou prestação direta de serviços), de forma a não criar barreiras de acesso ao mercado desproporcionais, nos termos do Art. 6º do Regulamento (UE) n.º 2017/352.
P-09	Decreto-Lei n.º 75/2001 "Regula o exercício da atividade de reboque de navios e embarcações nas áreas dos portos"	Art. 6º (1) (b)	Reboques portuários	O licenciamento para a prestação de serviços de reboque, nas áreas de jurisdição portuária, pode ser requerido por pessoas singulares ou por sociedades, incluindo as cooperativas, que disponham de um responsável técnico com experiência adequada (entre outros requisitos cumulativos).	Propõe-se que a norma seja revogada. Propõe-se que, em alternativa, a norma seja alterada no sentido de adotar critérios transparentes, objetivos, não discriminatórios, proporcionais e relevantes para definir "experiência adequada".
P-10	Decreto-Lei n.º 75/2001 "Regula o exercício da atividade de reboque de navios e embarcações nas áreas dos portos"	Art. 11º	Reboques portuários	Para garantir o cumprimento das obrigações assumidas com o licenciamento de serviço de reboque, o requerente prestará caução a favor da respetiva autoridade portuária. O montante da caução deverá corresponder a 1/12 do volume de negócios do operador de reboque registado no ano anterior ou do volume de negócios previsto, caso se trate do primeiro ano do exercício da atividade de reboque.	Propõe-se que a norma seja revogada. Propõe-se que, em alternativa, a norma seja alterada no sentido de proporcionar ao operador a opção alternativa de subscrever uma apólice de seguro.
P-11	Decreto-Lei n.º 75/2001 "Regula o exercício da atividade de reboque de navios e embarcações nas áreas dos portos"	Art. 17º	Reboques portuários	O prazo da concessão não pode exceder 10 anos a contar da data da assinatura do contrato e será fixado tendo em conta os investimentos efetuados.	Propõe-se que a norma seja alterada no sentido de prever expressamente que o contrato de concessão de serviço público (e.g. na sua duração e componente financeira) seja submetido à análise da AMT, no âmbito das atribuições desta entidade reguladora, nos termos do Art. 34º (2) (b) dos Estatutos da AMT (Decreto-Lei n.º 78/2014). Propõe-se, ainda, que as autoridades portuárias determinem a duração da concessão dos serviços de reboque portuário nos termos do Art. 410º do Código dos Contratos Públicos e Art. 18º da Diretiva n.º 2014/23/UE, segundo a qual qualquer concessão com duração superior a cinco anos deve ser devidamente justificada, não podendo ser superior ao prazo durante o qual um concessionário pode razoavelmente esperar recuperar os investimentos realizados para a exploração das obras ou dos serviços, a par da remuneração do capital investido, tomando em consideração os investimentos requeridos para alcançar os objetivos contratuais específicos. Mais se propõe que o legislador estabeleça critérios claros, objetivos e transparentes para determinar a duração de qualquer concessão dos serviços de reboque portuário, eventualmente com base numa fórmula. Adicionalmente, propõe-se que a norma seja alterada no sentido que as concessões dos serviços de reboque portuário não sejam renovadas sem a abertura de um novo concurso público.
P-12	Regulamento do exercício da atividade de reboque de embarcações e de navios no Porto de Setúbal (2007)	Art. 2º (1) (b)	Reboques portuários - Portos de Setúbal e Sesimbra	O licenciamento para a prestação de serviços de reboque, na área de jurisdição do Porto de Setúbal e Sesimbra, pode ser requerido por pessoas singulares ou por sociedades, incluindo as cooperativas, que disponham de um responsável técnico com experiência adequada (entre outros requisitos cumulativos).	Propõe-se que a norma seja revogada. Propõe-se que, em alternativa, a norma seja alterada adotando critérios transparentes, objetivos, não discriminatórios, proporcionais e relevantes para definir "experiência adequada".
P-13	Regulamento do exercício da atividade de reboque de embarcações e de navios no Porto de Setúbal (2007)	Art. 2º (1) (c)	Reboques portuários - Portos de Setúbal e Sesimbra	Para garantir o cumprimento das obrigações assumidas com o licenciamento de serviço de reboque, o requerente prestará caução a favor da respetiva autoridade portuária. O montante da caução deverá corresponder a 1/12 do volume de negócios do operador de reboque registado no ano anterior ou do volume de negócios previsto, caso se trate do primeiro ano do exercício da atividade de reboque.	Propõe-se que a norma seja revogada. Propõe-se que, em alternativa, a norma seja alterada no sentido de proporcionar ao operador a opção alternativa de subscrever uma apólice de seguro.
P-14	Regulamento do exercício da atividade de reboque de embarcações e de navios no Porto de Setúbal (2007)	Art. 2º (1) (d)	Reboques portuários - Portos de Setúbal e Sesimbra	O licenciamento para a prestação de serviços de reboque, na área de jurisdição do Porto de Setúbal e Sesimbra, disponham de meios materiais e humanos adequados à prestação do serviço.	Propõe-se que a norma seja eliminada e se estabeleçam padrões mínimos objetivos de qualidade (por exemplo, tempo de espera) para os serviços de reboque. Propõe-se que, em alternativa, a norma seja alterada no sentido de identificar critérios transparentes, objetivos, não discriminatórios, proporcionais e relevantes para determinar "material adequado" (ver Art. 4º do Regulamento (UE) n.º 2017/352).



N.º OCDE	N.º e título do ato legislativo	Artigo	Categoria temática	Descrição da restrição à concorrência	Propostas de alteração legislativa e/ou regulatória
P-15	Regulamento do exercício da atividade de reboque de embarcações e de navios no Porto de Setúbal (2007)	Art.2º (3) I	Reboques portuários - Portos de Setúbal e Sesimbra	O requerimento para o pedido de licenciamento da prestação de serviço de reboque exige que o requerente apresente uma apólice de seguros (e comprovativo do pagamento do respetivo prémio) com o valor mínimo do capital de EUR 500 000, que cubra os riscos de danos próprios resultantes de roubo, incêndio, raio e explosão, bem como a responsabilidade civil por danos causados a terceiros, considerando-se como tal, designadamente a Administração do Porto de Setúbal e Sesimbra, e os seus servidores, em consequência de qualquer acidente ocorrido ou causado pelo exercício da atividade licenciada ou por pessoas e bens ao seu serviço.	Propõe-se que a norma seja alterada de forma a permitir que a autoridade portuária determine o nível apropriado do prémio de seguro com base em critérios relevantes relacionados aos riscos envolvidos na prestação do serviço (por exemplo, volume de negócios da empresa).
P-16	Regulamento do exercício da atividade de reboque de embarcações e de navios no Porto de Setúbal (2007)	Art. 2º (3) (J)	Reboques portuários - Portos de Setúbal e Sesimbra	O requerimento para o pedido de licenciamento da prestação de serviço de reboque exige que o requerente apresente um documento comprovativo da prestação da caução a favor da APSS, S.A., no valor de 1/12 do volume de negócios da requerente no porto de Setúbal, registado no ano anterior ou do volume de negócios previsto, caso se trate do primeiro ano do exercício da atividade de reboque. A caução pode ser prestada por depósito bancário à ordem da Administração do Porto de Setúbal e Sesimbra, por garantia bancária à primeira interpelação ou por seguro-caução de igual valor e eficácia.	Propõe-se que a norma seja revogada. Propõe-se que, em alternativa, a norma seja alterada no sentido de proporcionar ao operador a opção alternativa de subscrever uma apólice de seguro.
P-17	Regulamento do exercício da atividade de reboque de embarcações e de navios no Porto de Setúbal (2007)	Art. 6º	Reboques portuários - Portos de Setúbal e Sesimbra	A entidade que tenha sido objeto de revogação da licença, só poderá voltar a fazer o pedido de licenciamento decorridos 12 meses após a data da comunicação da respetiva revogação.	Propõe-se que a norma seja revogada.
P-18	Regulamento do exercício da atividade de reboque de embarcações e de navios no Porto de Setúbal (Ordem de Serviço n.º OS 01/2017, de 12/01/2017)	Parágrafo 3	Reboques portuários - Portos de Setúbal e Sesimbra	A empresa de reboque que presta predominantemente serviços nos Estaleiros da Lisnave poderá ser autorizada pela Administração do Porto de Setúbal e Sesimbra a estacionar as suas embarcações naquele estaleiro, beneficiando de uma redução de 10% das taxas aplicadas ao exercício das atividades de reboque.	Propõe-se que a norma seja alterada de forma a proporcionar as mesmas condições a todos os operadores de terminais e empresas de reboque que requeiram tal tratamento.
P-19	Regulamento de Exploração dos Portos do Douro e Leixões (2017)	Art. 34º (2)	Reboques portuários - Portos do Douro e Leixões	A Administração dispõe de rebocadores e lanchas para a prestação de serviços às embarcações, dentro ou fora da área da sua jurisdição. É proibido a qualquer entidade efetuar serviços de reboque dentro da área de jurisdição da autoridade portuária, salvo quando autorizados pela Administração.	Propõe-se que, no contexto da proposta referente Art. 4º (2) do Decreto-Lei n.º 75/2001 (supra referido), esta norma seja eliminada.
P-20	Requisitos e tramitação do processo de licenciamento de serviços de reboque do Porto de Sines (sem data identificada)	Art. 4º (a)	Reboques portuários - Porto de Sines	O requerente do licenciamento para a prestação de serviços de reboque tem de apresentar identificação e curriculum do responsável técnico.	Propõe-se que a norma seja revogada. Propõe-se que, em alternativa, a norma seja alterada no sentido de adotar critérios transparentes, objetivos, não discriminatórios, proporcionais e relevantes para definir "experiência adequada".
P-21	Requisitos e tramitação do processo de licenciamento de serviços de reboque do Porto de Sines (sem data identificada)	Art. 4º (b)	Reboques portuários - Porto de Sines	O requerente do licenciamento para a prestação de serviços de reboque tem de apresentar proposta de tarifas máxima.	Propõe-se que a norma seja alterada no sentido de que seja previsto expressamente que a administração portuária tenha de consultar a AMT antes de decidir o montante da tarifa máxima, no âmbito das atribuições desta entidade reguladora, nos termos do Art. 5º (1) (f) e do Art. 5º (4) (i) dos Estatutos da AMT (Decreto-Lei n.º 78/2014)
P-22	Requisitos e tramitação do processo de licenciamento de serviços de reboque do Porto de Sines (sem data identificada)	Art. 5º (d)	Reboques portuários - Porto de Sines	O requerente do licenciamento para a prestação de serviços de reboque tem de apresentar uma caução a favor da autoridade portuária. O montante da caução deverá corresponder a 1/12 do volume de negócios do operador de reboque registado no ano anterior ou do volume de negócios previsto, caso se trate do primeiro ano do exercício da atividade de reboque.	Propõe-se que a norma seja revogada. Propõe-se que, em alternativa, a norma seja alterada no sentido de proporcionar ao operador a opção alternativa de subscrever uma apólice de seguro.
P-23	Regulamento do exercício da atividade de reboque de embarcações e navios do Porto de Lisboa (Ordem de Serviço n.º 25/2003)	Art. 4º (1) (b)	Reboques portuários - Porto de Lisboa	O licenciamento para a prestação de serviços de reboque o requerente deverá apresentar a identificação do responsável técnico com experiência adequada.	Propõe-se que a norma seja revogada. Propõe-se que, em alternativa, a norma seja alterada no sentido de adotar critérios transparentes, objetivos, não discriminatórios, proporcionais e relevantes para definir "experiência adequada".
P-24	Regulamento do exercício da atividade de reboque de embarcações e navios do Porto de Lisboa (Ordem de Serviço n.º 25/2003)	Art. 4º (1) (k)	Reboques portuários - Porto de Lisboa	O requerimento para o pedido de licenciamento da prestação de serviço de reboque exige que o requerente apresente uma apólice de seguros com o valor mínimo do capital de EUR 500 000, para cobertura de responsabilidade civil decorrente do exercício da atividade de reboque, que por danos culposamente causados à autoridade tributária ou a terceiros ou por omissões suas ou do seu pessoal, na realização de qualquer operação a seu cargo, ou, no desempenho das respetivas funções, às infraestruturas, instalações e equipamentos portuários.	Propõe-se que a norma seja alterada de forma a permitir que a autoridade portuária determine o nível apropriado do prémio de seguro com base em critérios relevantes relacionados aos riscos envolvidos na prestação do serviço (por exemplo, volume de negócios da empresa).





N.º OCDE	N.º e título do ato legislativo	Artigo	Categoria temática	Descrição da restrição à concorrência	Propostas de alteração legislativa e/ou regulatória
P-25	Regulamento do exercício da atividade de reboque de embarcações e navios do Porto de Lisboa (Ordem de Serviço n.º 25/2003)	Art. 4º (1) (l)	Reboques portuários - Porto de Lisboa	O requerente do licenciamento para a prestação de serviços de reboque tem de apresentar uma caução a favor da autoridade portuária. O montante da caução deverá corresponder a 1/12 do volume de negócios do operador de reboque registado no ano anterior ou do volume de negócios previsto, caso se trate do primeiro ano do exercício da atividade de reboque.	Propõe-se que a norma seja revogada. Propõe-se que, em alternativa, a norma seja alterada no sentido de proporcionar ao operador a opção alternativa de subscrever uma apólice de seguro.
P-26	Regulamento do exercício da atividade de reboque de embarcações e navios do Porto de Lisboa (Ordem de Serviço n.º 25/2003)	Art. 14º (1) (A)	Reboques portuários - Porto de Lisboa	O requerente do licenciamento para a prestação de serviços de reboque tem de apresentar proposta de tarifas máxima.	Alterar a norma no sentido de que seja previsto expressamente que a administração portuária tenha de consultar a AMT antes de decidir o montante da tarifa máxima, no âmbito das atribuições desta entidade reguladora, nos termos do Art. 5º (1) (f) e do Art. 5º (4) (i) dos Estatutos da AMT (Decreto-Lei n.º 78/2014)
P-27	Protocolo de acordo entre a Administração do Porto de Lisboa e as entidades licenciadas para o exercício da atividade de reboque de embarcações e navios no Porto de Lisboa (2004)	Art. 4º (2)	Reboques portuários - Porto de Lisboa	Nenhuma embarcação poderá ser abatida à frota, salvo em caso de avaria ou motivo justificado, ou deslocada para outro porto sem autorização da administração portuária.	Propõe-se que a norma seja eliminada e que sejam estabelecidos padrões mínimos objetivos de qualidade (por exemplo, tempo de espera) para os serviços de reboque. Propõe-se que, em alternativa, a norma seja alterada no sentido de estabelecer o número mínimo de reboques que sejam necessários a permanecer na área portuária.
P-28	Protocolo de acordo entre a Administração do Porto de Lisboa e as entidades licenciadas para o exercício da atividade de reboque de embarcações e navios no Porto de Lisboa (2004)	Art. 5º (2)	Reboques portuários - Porto de Lisboa	O operador deve ter uma frota mínima adequada para fornecer o serviço de reboque. Considera-se frota mínima adequada a que corresponde ao número de rebocadores necessários para rebocar o navio com a maior tonelagem e complexidade que habitualmente escale no Porto de Lisboa.	Propõe-se que a norma seja eliminada e que sejam estabelecidos padrões mínimos objetivos de qualidade (por exemplo, tempo de espera) para os serviços de reboque. Propõe-se, alternativamente, que a disposição seja alterada no sentido de identificar critérios transparentes, objetivos, não discriminatórios, proporcionais e relevantes para determinar "material adequado" (ver Art. 4º do Regulamento (UE) n.º 2017/352).



### III.7.5. Tarifas portuárias

#### Diplomas legais objeto de propostas de alteração legislativa e regulatória específicas (Cf. Anexo 37)

- Decreto-Lei n.º 273/2000, de 9 de novembro, alterado por Decreto-Lei n.º 6/2017, de 6 de janeiro, que estabelece o Regulamento do Sistema Tarifário dos Portos do Continente;

Foram analisados, a título exemplificativo, como amostragem de normas potencialmente prejudiciais à concorrência, alguns regulamentos de tarifas portuárias de portos escolhidos de forma aleatória:

- Regulamento de Tarifas do Porto de Sines (2017);
- Regulamento de Tarifas dos Portos de Setúbal e Sesimbra (2017);
- Regulamento de tarifas para utilização de bens dominiais do Porto de Viana do Castelo (2016);
- Tarifário específico para licenças e serviços diversos do Porto da Figueira da Foz (2009).

#### Propostas-chave de alteração legislativa e/ou regulatória

O Decreto-Lei n.º 273/2000 regula as tarifas portuárias cobradas pela prestação de onze diferentes serviços portuários: uso do porto; pilotagem; reboque; amarração e desamarração; movimentação de cargas e tráfego de passageiros; armazenagem; uso de equipamento; fornecimentos; autoridade marítima; autoridade aduaneira e autoridades de saúde e sanidade.

Cada autoridade portuária publica anualmente suas próprias tarifas, dentro das regras definidas por este diploma legal. No caso dos serviços prestados por operadores privados, as tarifas são determinadas nos respetivos contratos de concessão e licenciamento, que não são apenas reguladas pelo Decreto-Lei n.º 273/2000, mas também por outra legislação específica.

Os critérios estabelecidos neste Decreto-Lei não se baseiam em princípios transparentes, orientados para os custos, podendo, por conseguinte, distorcer a concorrência.

Focando-nos nos critérios de determinação das taxas do serviço de pilotagem<sup>772</sup>, a fórmula vigente é composta por três fatores, dois dos quais determinados pela autoridade portuária, não sendo possível de descortinar o *rational* na sua determinação: i) um valor unitário (em euros) por operação, fixada pela administração portuária, ii) um valor devido pela arqueação bruta da embarcação ou do navio e iii) um coeficiente específico aplicado em função de cada serviço a efetuar<sup>773</sup>, determinado pela autoridade portuária. No âmbito do projeto, a simulação empírica<sup>774</sup> efetuada de taxas de pilotagem em vários portos, mostra que há uma variabilidade significativa entre os portos. Propõe-se que esta fórmula seja revisitada no sentido de assegurar que os fatores da sua determinação estão estreitamente relacionados com os fatores de custo de serviço nos respetivos portos.

No que diz respeito aos critérios de atribuição de descontos de fidelização, essenciais na determinação final das taxas do serviço de pilotagem cobradas<sup>775</sup>, a fórmula vigente pode aumentar os custos de mudança dos operadores e restringir a concorrência entre portos, já que um navio que escale regularmente um porto perderá o direito à redução da taxa de pilotagem se, mesmo que apenas uma vez por ano, não o fizer em viagem de ida e volta. Os navios são, portanto, desencorajados a comparar ativamente os prestadores de serviços portuários em cada viagem. Propõe-se, por conseguinte, que os descontos de fidelização sejam eliminados.

<sup>772</sup> Cf. Decreto-Lei n.º 273/2000, cit. *supra*, artigo 23.º.

<sup>773</sup> Ilustra-se, a título exemplificativo, os serviços em causa: entrar e atracar; entrar e fundear; suspender e atracar; largar e fundear; largar e sair e suspender e sair; serviços de mudanças; de correr ao longo do cais ou de outras estruturas de atracação; e os serviços de experiências.

<sup>774</sup> Cf. Estudo realizado para a OCDE e a AdC, pelo CEGEA – Católica Porto Business School (*Centro de Estudos de Gestão e Economia Aplicada*), com dados publicamente disponíveis de outros portos internacionais. V. “Relatório de Recomendações da OCDE”, Vol. I, *Transport Sector*, Portugal, 2018.

<sup>775</sup> Cf. Decreto-Lei n.º 273/2000, cit. *supra*, artigo 25.º, n.º 1.



A implementação de propostas alternativas de regulação promoverá maior transparência e potencial redução dos preços, devido a estarem orientados para os custos.

*Proposta de alteração legislativa e/ou regulatória*

Propõe-se que o legislador altere o regime jurídico das tarifas portuárias fixadas pela prestação de serviços portuários, garantindo que estas sejam fixadas com base numa fórmula-comum, que tenha em consideração os princípios de transparência e orientação para os custos, em linha com o regime que se encontra previsto em Regulamento (EU) n.º 2017/352, aplicável a partir de março de 2019<sup>776</sup>.

---

<sup>776</sup> Cf. "Regulamento (UE) n.º 2017/352, do Parlamento Europeu e do Conselho, que estabelece o regime da prestação de serviços portuários e regras comuns relativas à transparência financeira dos portos", aplicável a partir de março de 2019 (Regulamento (UE) n.º 2017/352), artigo 12.º e artigo 13.º. O Regulamento é aplicável aos serviços de movimentação de carga e passível de ser aplicado aos serviços de pilotagem, nos termos do artigo 10.º, n.º 2.



**Anexo 37: Propostas de alteração do quadro legislativo e regulatório do setor portuário: tarifas portuárias**

N.º OCDE	N.º e título do ato legislativo	Artigo	Categoria temática	Descrição da restrição à concorrência	Propostas de alteração legislativa e/ou regulatória
P-02	Decreto-Lei n.º 273/2000 "Regulamento do Sistema Tarifário dos Portos do Continente"	Todas as normas que fixam taxas, isenções e descontos	Sistema Nacional de Taxas dos Portos	O Decreto-Lei n.º 273/2000 regula as tarifas portuárias definindo as taxas que podem ser cobradas pelos serviços portuários (onze categorias: uso do porto; pilotagem; reboque; amarração e desamarração; movimentação de cargas e tráfego de passageiros; armazenagem; uso de equipamento; fornecimentos; autoridade marítima; autoridade aduaneira e autoridades de saúde e sanidade) e determina os critérios para a fixação de taxas, isenções e descontos. Estas normas são aplicáveis tanto aos serviços prestados diretamente pela administração portuária como os que são prestados por operadores privados. A regulamentação das tarifas dos serviços portuários pode reduzir os incentivos dos operadores portuários para competir nos preços (e.g. serviços prestados por múltiplos fornecedores no mesmo porto). Os critérios de fixação de taxas, descontos e isenções previstos para os operadores portuários nem sempre se baseiam em princípios transparentes, orientados para os custos e não discriminatórios. Isso pode restringir ainda mais a entrada de novos operadores e resultar numa alocação ineficiente de recursos.	Propõe-se que o Decreto-Lei seja alterado no sentido de que a fixação de taxas, isenções e descontos de taxas portuárias sigam as regras de transparência estabelecidas pelo Regulamento (UE) n.º 2017/352 (que entrará em vigor a 24/03/2019), nos seus Art. 12º e Art. 13º, isto é, de "modo transparente, objetivo e não discriminatório, e proporcionadas em relação ao custo do serviço prestado".
P-03	Portaria n.º 204/89 (204/91) "Regulamento de Exploração dos Portos de Setúbal e Sesimbra"	Art. 59º	Operações portuárias - equipamento de movimentação vertical	É obrigatório o uso do equipamento de movimentação vertical pertencente à Administração, sempre que esta o tenha disponível e seja adequado para a movimentação de mercadorias.	Propõe-se que a norma seja revogada.
P-04	Regulamento de Tarifas do Porto de Sines (2017)	Todas as normas	Tarifas portuárias - Porto de Sines	Este regulamento determina as tarifas dos serviços prestados no Porto de Sines, através da transposição das regras gerais previstas no Decreto-Lei n.º 273/2000 e da criação de alguns outros descontos específicos do porto. Por exemplo, o Art.10º (1) (b) cria descontos quantitativos específicos para "o uso da taxa portuária", que vão para além das reduções previstas no Art. 18º do Decreto-Lei.	Propõe-se a implementação da proposta de revisão do Decreto-Lei n.º 273/2000, de acordo com as regras de transparência estabelecidas pelo Regulamento (UE) n.º 2017/352 (que entrará em vigor a 24/03/2019), nos seus Art. 12º e Art. 13º, isto é, de "modo transparente, objetivo e não discriminatório, e proporcionadas em relação ao custo do serviço prestado". (ver acima a análise do Decreto-Lei n.º 273/2000).
P-05	Regulamento de Tarifas dos Portos de Setúbal e Sesimbra (2017)	Todas as normas	Tarifas portuárias - Portos de Setúbal e Sesimbra	Este regulamento determina as tarifas dos serviços prestados no Porto de Setúbal e Sesimbra, através da transposição das regras gerais previstas no Decreto-Lei n.º 273/2000 e da criação de alguns outros descontos específicos do porto.	Propõe-se a implementação da proposta de revisão do Decreto-Lei n.º 273/2000, de acordo com as regras de transparência estabelecidas pelo Regulamento (UE) n.º 2017/352 (que entrará em vigor a 24/03/2019), nos seus Art. 12º e Art. 13º, isto é, de "modo transparente, objetivo e não discriminatório, e proporcionadas em relação ao custo do serviço prestado". (ver acima a análise do Decreto-Lei n.º 273/2000).
P-06	Regulamento de tarifas para utilização de bens dominiais do Porto de Viana do Castelo (2016)	Todas as normas	Tarifas portuárias (- bens dominiais)	Este regulamento determina as taxas cobradas pelo uso privado do espaço do domínio público dentro da jurisdição portuária (não incluindo aquelas relacionadas à operação portuária) para o ano de 2016. (Por exemplo, para a emissão de uma licença de utilização de armazém a taxa a pagar é de EUR 432).	Propõe-se a implementação da proposta de revisão do Decreto-Lei n.º 273/2000, de acordo com as regras de transparência estabelecidas pelo Regulamento (UE) n.º 2017/352 (que entrará em vigor a 24/03/2019), nos seus Arts. 12º e Art. 13º, isto é, de "modo transparente, objetivo e não discriminatório, e proporcionadas em relação ao custo do serviço prestado". (ver acima a análise do Decreto-Lei n.º 273/2000).
P-07	Tarifário específico para licenças e serviços diversos do Porto da Figueira da Foz (2009)	Anexo - todas as normas	Tarifas portuárias - Porto da Figueira da Foz (licenciamento)	Este regulamento determina as taxas mínimas a cobrar pela Administração do Porto da Figueira da Foz pela prestação de serviços administrativos. (Por exemplo, para a emissão de uma licença de utilização de armazém a taxa a pagar é de EUR 369.)	Propõe-se a implementação da proposta de revisão do Decreto-Lei n.º 273/2000, de acordo com as regras de transparência estabelecidas pelo Regulamento (UE) n.º 2017/352 (que entrará em vigor a 24/03/2019), nos seus Arts. 12º e Art. 13º, isto é, de "modo transparente, objetivo e não discriminatório, e proporcionadas em relação ao custo do serviço prestado". (ver acima a análise do Decreto-Lei n.º 273/2000).



### **III.8. Propostas de alteração do quadro legislativo e regulatório do setor de transporte: legislação transversal e horizontal ao setor dos transportes**

O presente capítulo tem como objetivo a apresentação de propostas específicas de alteração do quadro legislativo e regulatório Português aplicável a legislação transversal e horizontal ao setor dos transportes baseadas nas recomendações efetuadas pelo projeto. Essas propostas encontram-se agrupadas nas seguintes matérias: (i) transportes terrestres: legislação enquadradora, objeto do capítulo III.8.1; (ii) serviço público de transporte de passageiros, objeto do capítulo III.8.2; (iii) taxas cobradas pelo IMT nos transportes terrestres, objeto do capítulo III.8.3; e (iv) outras matérias, objeto do capítulo III.8.4.

#### **III.8.1. Transportes terrestres: legislação enquadradora**

##### **Diplomas legais objeto de propostas de alteração legislativa e regulatória específicas (Cf. Anexo 38)**

- Lei n.º 10/90, de 17 de março, alterada pelo Decreto-Lei n.º 43/2008, de 10 de março, que estabelece a Lei de Bases do Sistema de Transportes Terrestres.

#### ***Propostas-chave de alteração legislativa e/ou regulatória***

##### **Modificação do texto legal de forma a compatibilizar o regime jurídico da Lei de Bases com alterações legislativas adotadas mais recentemente noutros atos legislativos, a nível nacional e europeu**

A Lei n.º 10/90 estabelece o regime do sistema de transportes terrestres, definindo a organização e funcionamento do mesmo. Apresenta as linhas estratégicas para os diferentes modos e meios de transporte, e as condições de exploração dos mesmos.

Sucede, porém, pelo facto de tratar-se de uma Lei de Bases, dos anos 90, que foi já objeto de modificações legislativas, a última das quais em 2008. Outras alterações legislativas mais recentes já ocorreram, por via de atos legislativos adotados a nível nacional e europeu, não tendo a mesma sido objeto de atualização.

Tal circunstância resulta em incerteza jurídica. Também pode comprometer a capacidade e o incentivo dos operadores no mercado e, assim, afetar negativamente a concorrência no mercado.

Neste contexto, listam-se apenas alguns exemplos de disposições, analisados com maior detalhe, em anexo, cuja modificação do texto legal se recomenda ao legislador.

##### ***Critérios para a compensação financeira de operadores por imposição de obrigações de serviço público na exploração do transporte ferroviário***

A Lei de Bases refere, por exemplo, que no regime de exploração do serviço público de transporte ferroviário, o Estado atribuirá indemnizações compensatórias à concessionária, na medida em que esta, “por imposição do interesse público e justiça social, tenha de manter equipamentos ou prestar serviços em condições ou a preços incompatíveis com uma gestão comercial equilibrada ou suportar encargos anormais a que não estejam sujeitas as demais empresas transportadoras”.<sup>777</sup>

Os critérios para a compensação financeira, pelas autoridades de transportes competentes, pela imposição de obrigações de serviço público, foram harmonizadas a nível europeu por via do Regulamento (CE) n.º 1370/2007<sup>778</sup> relativo aos serviços públicos de transporte ferroviário e rodoviário. Este Regulamento entrou

<sup>777</sup> Cf. Lei n.º 10/90, cit. *supra*, artigo 13.º, n.º 4, alínea d).

<sup>778</sup> Cf. Regulamento (CE) n.º 1370/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro, relativo aos serviços públicos de transporte ferroviário e rodoviário de passageiros e que revoga os Regulamentos (CEE) n.º 1191/69 e (CEE) n.º 1107/70 do Conselho. O Regulamento (CE) n.º 1370/2007 define o modo como as autoridades de transportes competentes a nível nacional, regional e local, podem intervir no domínio do transporte público de passageiros, assegurando o respeito das regras do direito comunitário, em especial no que respeita à concorrência e auxílios de estado. A Comunicação da Comissão n.º 2014/C 92/01, de 29 de março, com “Orientações para a interpretação do Regulamento (CE) n.º 1370/2007 relativo aos serviços públicos de transporte ferroviário e rodoviário de passageiros,” permite completar a compreensão do Regulamento.



em vigor em dezembro de 2009, tendo fixado um período de transição no que diz respeito às disposições sobre a adjudicação de contratos públicos até dezembro de 2019. Porém, a generalidade dos outros aspetos tratados no Regulamento, por exemplo, a forma de cálculo das compensações financeiras, não estão sujeitos a qualquer período de transição, o que requer que os Estados-Membros implementem essas disposições de imediato. Os critérios do Regulamento para evitar que ocorra sobrecompensação determinam que a compensação tenha em consideração o efeito financeiro líquido, positivo ou negativo, nos custos incorridos e receitas geradas no cumprimento das obrigações tarifárias estabelecidas através de regras gerais, de forma a evitar a sobrecompensação<sup>779</sup>.

A nível nacional, também a Lei n.º 52/2015, que aprova o regime jurídico do serviço público de transporte de passageiros, prescreve que quando a autoridade pública pretende impor obrigações de serviço público relativamente a preços, a autoridade competente deve compensar os operadores de serviço público, tendo em conta que não pode exceder um montante que corresponda ao efeito financeiro líquido decorrente da soma das incidências, positivas ou negativas, da execução da obrigação de serviço público sobre os custos e as receitas do operador de serviço público<sup>780</sup>, podendo determinar a partilha daquele benefício com a autoridade de transportes e ou com o operador de serviço público ao qual foi imposta a obrigação em determinadas circunstâncias<sup>781</sup>.

#### *A possibilidade de imposição de tarifas e preços mínimos na exploração dos transportes rodoviários de passageiros*

A Lei de Bases refere, por exemplo, que o Governo, “caso a necessidade de salvaguardar a organização do mercado de transportes o justifique, definir limites máximos e mínimos dentro dos quais deverá ser feita a fixação das tarifas e preços dos transportes rodoviários de passageiros pelas entidades referidas nos números anteriores [operadores em regime de serviço público e operadores em regime liberalizado].”<sup>782</sup>

Esta disposição limita os incentivos e a capacidade dos operadores no mercado, uma vez que o Estado pode limitar o leque de tarifas que podem ser cobradas dos consumidores. Esses limites podem reduzir a intensidade e as dimensões de concorrência, gerando preços mais altos para os consumidores (ou, pelo menos, diminuindo os incentivos dos operadores para cobrar preços mais competitivos) e menor variedade de produtos. Mais premente, a imposição de um preço mínimo parece não se justificar, uma vez que pode impedir os operadores mais eficientes de ganhar quota de mercado, proporcionando um valor melhor aos consumidores.

A nível europeu, o Regulamento (CE) n.º 1370/2007 parece limitar o estabelecimento de tarifas e preços máximos.<sup>783</sup> A nível nacional, a Lei n.º 52/2015, parece constar idêntica limitação.<sup>784</sup>

#### *Limitação de formas de organização e exploração dos transportes na rede ferroviária*

A Lei de Bases refere, por exemplo, que a “organização e exploração dos transportes na rede ferroviária constitui um serviço público, a assegurar em regime de concessão ou delegação”<sup>785</sup>.

Esta disposição corresponde a uma barreira de entrada, uma vez que limita as formas como um operador pode aceder ao mercado. Acresce que foram aprovadas alterações legislativas mais recentes noutros atos legislativos, a nível nacional e europeu, tendo tornado esta disposição parcialmente revogada.

A nível europeu, o Regulamento (CE) n.º 1370/2007 dispõe que o transporte de passageiros possa ser feito através de formas alternativas, como: contratos de serviço público (sob um contrato de concessão de serviços, um contrato de serviços ou um contrato com uma combinação de características de uma concessão e um contrato de serviços); adjudicação direta ao abrigo de determinados limites; realizado diretamente

<sup>779</sup> Cf. Regulamento (CE) n.º 1370/2007, cit. *supra*, vários artigos e Anexo.

<sup>780</sup> Cf. Lei n.º 52/2015, cit. *supra*, artigo 24.º, n.ºs 3 a 5.

<sup>781</sup> Cf. Lei n.º 52/2015, cit. *supra*, artigo 24.º, n.º 6 e artigo 26.º, n.º 6.

<sup>782</sup> Cf. Lei n.º 10/90, cit. *supra*, artigo 25.º, n.º 3.

<sup>783</sup> Cf. Regulamento (CE) n.º 1370/2007, cit. *supra*, artigo 3.º

<sup>784</sup> Cf. Lei n.º 52/2015, cit. *supra*, artigo 40.º.

<sup>785</sup> Cf. Lei n.º 10/90, cit. *supra*, artigo 13.º, n.º 1.



pelas autoridades de transporte com recursos próprios (isto é, através de um operador interno); ou procedimento de autorização.<sup>786</sup>

Também, a nível nacional, o Decreto-Lei n.º 270/2003, em sequência do espaço ferroviário europeu único, afirma que certos serviços já são realizados sob um regime liberalizado (como o transporte ferroviário internacional de passageiros e mercadorias; o transporte ferroviário nacional de mercadorias; e o transporte ferroviário nacional de passageiros limitado a serviços irregulares ou turísticos); outros serviços devem ser realizados sob regime de concessão (como o transporte ferroviário nacional de passageiros por rotas regulares); e outros serviços podem ser realizados, excepcionalmente, através de um regime de concessão ou por um procedimento de delegação (como o transporte ferroviário nacional de mercadorias).<sup>787</sup>

#### *Possibilidade de serem impostos condicionalismos geográficos ou limitações quantitativas na exploração dos transportes públicos de mercadorias*

A Lei de Bases refere, por exemplo, que o “regime de exploração dos transportes públicos de mercadorias deverá salvaguardar a existência de concorrência e a segurança dos transportes, designadamente dos que se revistam de especial periculosidade. Para este efeito poderão ser estabelecidos condicionamentos geográficos ou limitações quantitativas de acesso ao mercado”<sup>788</sup>.

Esta disposição corresponde a uma barreira à concorrência, restringindo indevidamente o número de fornecedores que participam no mercado, reduzindo a concorrência entre fornecedores e resultando em preços mais altos ou contratos menos concorrenciais.

Além disso, é necessário tomar em consideração as alterações legislativas mais recentes, adotadas noutros atos legislativos, a nível europeu e nacional. O Regulamento (CE) n.º 1071/2009 e o Regulamento (CE) n.º 1072/2009<sup>789</sup>, bem como o Decreto-Lei n.º 257/2007<sup>790</sup>, declaram que o acesso à atividade de transportador rodoviário de mercadorias, nacional ou internacional, é totalmente liberalizada, ao abrigo de um regime de licença, desde que as empresas autorizadas cumpram os requisitos de acesso à atividade. Não estão previstas restrições geográficas ou quantitativas de acesso à atividade.

#### *Proposta de alteração legislativa e/ou regulatória*

Propõe-se que o legislador modifique várias disposições do texto legal, de forma a compatibilizar o regime jurídico da Lei de Bases, com alterações legislativas adotadas mais recentemente noutros atos legislativos, a nível nacional e europeu, como sejam, o Regulamento (CE) n.º 1370/2007, o Regulamento (CE) n.º 1071/2009 e o Regulamento (CE) n.º 1072/2009, bem como, a Lei n.º 52/2015 e o Decreto-Lei n.º 270/2003, entre outros.

<sup>786</sup> Cf. Regulamento (CE) n.º 1370/2007, cit. *supra*, artigos 2.º, 3.º e 5.º.

<sup>787</sup> Cf. Decreto-Lei n.º 270/2003, alterado pelo Decreto-Lei n.º 217/2015, que transpõe a Diretiva (UE) n.º 2012/34/UE que estabelece um espaço ferroviário europeu único, cit. *supra*, artigo 4.º.

<sup>788</sup> Cf. Lei n.º 10/90, cit. *supra*, artigo 24.º, n.º 2.

<sup>789</sup> Cf. Regulamento (CE) n.º 1071/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho de 21 de outubro, que estabelece regras comuns no que se refere aos requisitos para o exercício da atividade de transportador rodoviário, cit. *supra*; e Regulamento (CE) n.º 1072/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho de 21 de outubro, que estabelece regras comuns para o acesso ao mercado do transporte internacional rodoviário de mercadorias, cit. *supra*.

<sup>790</sup> Cf. Decreto-Lei n.º 257/2007, cit. *supra*, que institui o regime jurídico aplicável aos transportes rodoviários de mercadorias, por meio de veículos com peso bruto igual ou superior a 2,500 Kgs, e regula as operações de cabotagem em território nacional.



**Anexo 38: Propostas de alteração do quadro legislativo e regulatório transversal do setor de transporte: legislação enquadradora dos transportes terrestres**

N.º OCDE	N.º e título do ato legislativo	Artigo	Categoria temática	Descrição da restrição à concorrência	Propostas de alteração legislativa e/ou regulatória
I-01	Lei n.º 10/90 (alterada pelo Decreto-Lei n.º 43/2008) "Lei de Bases do Sistema de Transportes Terrestres"	Art. 13º (1)	Transportes terrestres - legislação enquadradora	A organização e exploração dos transportes na rede ferroviária constitui um serviço público, a assegurar em regime de concessão ou delegação.	Propõe-se que a norma seja alterada de acordo com as alterações mais recentes adotadas noutros atos legislativos: i) Art. 4º do Decreto-Lei n.º 270/2003; ii) Art. 2º, Art. 3º e Art. 5º do Regulamento (CE) n.º 1370/2007 e Lei n.º 52/2015.
I-02	Lei n.º 10/90 (alterada pelo Decreto-Lei n.º 43/2008) "Lei de Bases do Sistema de Transportes Terrestres"	Art. 13º (4) (c)	Transportes terrestres - legislação enquadradora	Os preços a cobrar dos utentes, no regime de exploração do serviço público de transporte ferroviário, deverão ter em conta os custos de produção da concessionária e a situação do mercado de transportes, sendo estabelecidos pela concessionária, com exceção daqueles que o Governo entenda dever fixar.	Propõe-se que a norma seja alterada de acordo com as alterações mais recentes adotadas noutros atos legislativos: - Art. 3º, Art. 4º, Art. 5º, Art. 6º, Art. 9º e Anexo do Regulamento (CE) n.º 1370/2007 e Lei n.º 52/2015.
I-03	Lei n.º 10/90 (alterada pelo Decreto-Lei n.º 43/2008) "Lei de Bases do Sistema de Transportes Terrestres"	Art. 13º (4) (d)	Transportes terrestres - legislação enquadradora	No regime de exploração do serviço público de transporte ferroviário, o Estado atribuirá indemnizações compensatórias à concessionária, na medida em que esta, por imposição do interesse público e justiça social, tenha de manter equipamentos ou prestar serviços em condições ou a preços incompatíveis com uma gestão comercial equilibrada ou suportar encargos anormais a que não estejam sujeitas as demais empresas transportadoras	Propõe-se que a norma seja alterada de acordo com as alterações mais recentes adotadas noutros atos legislativos: - Art. 3º, Art. 4º, Art. 5º, Art. 6º, Art. 9º e Anexo do Regulamento (CE) n.º 1370/2007 e Lei n.º 52/2015.
I-04	Lei n.º 10/90 (alterada pelo Decreto-Lei n.º 43/2008) "Lei de Bases do Sistema de Transportes Terrestres"	Art. 21º (3) (a), (b) e (c)	Transportes terrestres - legislação enquadradora	Os transportes interurbanos serão explorados por livre iniciativa e por conta e risco de empresas transportadoras devidamente habilitadas, nos termos a definir em regulamento, em regime de autorização para cada linha, outorgada pelo Governo ou, no tocante aos transportes regionais, pelos órgãos competentes das regiões autónomas. A outorga das autorizações poderá ser recusada com fundamento na falta, originária ou superveniente, de requisitos de acesso à profissão pelas empresas requerentes, bem como se as condições constantes do respetivo programa de exploração forem suscetíveis de: a) perturbarem gravemente a organização do mercado de transportes; b) afetarem a exploração dos transportes urbanos e locais na respetiva zona de influência; c) configurarem concorrência desleal a outras empresas transportadoras já em operação.	Propõe-se que a norma seja alterada de acordo com as alterações mais recentes adotadas noutros atos legislativos: - Lei n.º 52/2015, Art. 33º.
I-05	Lei n.º 10/90 (alterada pelo Decreto-Lei n.º 43/2008) "Lei de Bases do Sistema de Transportes Terrestres"	Art. 24º (2)	Transportes terrestres - legislação enquadradora	O regime de exploração dos transportes públicos de mercadorias deverá salvaguardar a existência de concorrência e a segurança dos transportes, designadamente dos que se revistam de especial periculosidade. Para este efeito poderão ser estabelecidos condicionamentos geográficos ou limitações quantitativas de acesso ao mercado.	Propõe-se que a norma seja alterada de acordo com as alterações mais recentes adotadas noutros atos legislativos, que afirmam que a atividade de transporte rodoviário de mercadorias, nacional ou internacional, é totalmente liberalizada, ao abrigo de um regime de licenciamento e sem restrições geográficas ou quantitativas de acesso: - Regulamento (CE) n.º 1071/2009 e Regulamento (CE) n.º 1072/2009; - Decreto-Lei n.º 257/2007.
I-06	Lei n.º 10/90 (alterada pelo Decreto-Lei n.º 43/2008) "Lei de Bases do Sistema de Transportes Terrestres"	Art. 25º (3)	Transportes terrestres - legislação enquadradora	Poderá o Governo, caso a necessidade de salvaguardar a organização do mercado de transportes o justifique, definir limites máximos e mínimos dentro dos quais deverá ser feita a fixação das tarifas e preços dos transportes rodoviários de passageiros pelas respetivas autoridades concedentes, quando explorados em regime de serviço público, ou pelas empresas transportadoras.	Propõe-se, no que diz respeito ao transporte rodoviário de passageiros explorado através de um regime de serviço público, que seja alterada a norma com as alterações mais recentes adotadas noutros atos legislativos:- Art. 3º do Regulamento (CE) n.º 1370/2007, e Lei n.º 52/2015, estabelecem que apenas podem ser definidas as tarifas e preços máximos.  Propõe-se, no que diz respeito ao transporte de passageiros rodoviários ser realizado através de um regime liberalizado, que seja eliminada a possibilidade prevista na lei de tarifas máximas e mínimas a serem determinadas.





### III.8.2. Serviço público de transporte de passageiros

#### Diplomas legais objeto de recomendações e propostas de alteração legislativa e regulatória específicas (Cf. Anexo 39)

- Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, alterada pelo Decreto-Lei n.º 86-D/2016, de 30 de dezembro, que aprova o Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros (RJSPTP);
- Decreto-Lei n.º 8/93, de 11 de janeiro, que aprova o regime dos títulos combinados de transporte.

#### Propostas-chave de alteração legislativa e/ou regulatória

#### Ausência de regulamentação para o acesso liberalizado ao mercado de carreiras de autocarros de longa distância para passageiros

Como nota prévia, refere-se que esta restrição e propostas de alteração legislativa foram, igualmente, abordadas no capítulo III.4.1.2.

Os operadores de transporte rodoviário de passageiros, para fornecerem carreiras de longa distância, em “Serviços Expressos” ou em “Serviços de Alta Qualidade”, necessitam de obter uma autorização do IMT. Os regimes vigentes apresentam condições de acesso que impõem que apenas sejam autorizados a explorar estas carreiras de longa distância os operadores que já sejam previamente operadores de transporte rodoviário público de passageiros, ou aqueles que estejam previamente já presentes num dos pontos de início ou de fim ou em parte da carreira<sup>791,792</sup>, entre outras condições de acesso. Estas condições de acesso ao mercado limitam a entrada de mais operadores.

Além disso, os regimes vigentes impõem uma estrutura de preços mínimos de 10% ou 15% sobre um preço máximo de referência estabelecido por quilómetro rodoviário na prestação de serviços públicos rodoviários interurbanos de passageiros para rotas inferiores a 50 km<sup>793</sup>. A percentagem mínima de 10% ou 15% depende da qualidade do autocarro, ou seja, tipo II<sup>794</sup> ou tipo III<sup>795</sup>. Este último é obrigatório apenas para “Serviços de Alta Qualidade”<sup>796</sup>. Estabelecer preços mínimos limita os incentivos dos operadores para uma redução de preços, sendo também provável que reduza o incentivo para inovar e explorar novas formas de cortar custos, mantendo a qualidade do serviço prestado. Também fragiliza as condições de entrada dos chamados operadores de “baixo custo”, que concorrem na oferta de viagens de baixo preço.

Os regimes vigentes que fixam os requisitos para aceder ao mercado de carreiras de autocarros de longa distância, realizados tanto por “Serviços Expressos” como por “Serviços de Alta Qualidade”, foram revogados pela Lei n.º 52/2015, que aprovou o Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros. No entanto, a entrada em vigor deste diploma aguarda a adoção de nova legislação regulamentar, a qual deveria ter ocorrido até 90 dias após a entrada em vigor da referida Lei n.º 52/2015 (ou seja, em novembro de 2015)<sup>797</sup>. Até maio de 2018, nenhuma legislação ou regulamentação adicional havia sido adotada. Tal significa

<sup>791</sup> Cf. Decreto-Lei n.º 326/83, cit. *supra*, artigo 3.º, n.ºs 1 e 2; Decreto-Lei n.º 399-F/84, cit. *supra*, artigo 1.º, n.ºs 1 e 2 e artigo 7.º; e Portaria n.º 23/91, cit. *supra*, artigo 1.º, n.º 1, alínea b) e artigo 9.º, n.º 1.

<sup>792</sup> Cf. Decreto-Lei n.º 375/82, cit. *supra*, artigo 2.º; Decreto-Lei n.º 399-E/84, cit. *supra*, artigo 1.º, n.º 1; e Despacho MES n.º 151/85, cit. *supra*, artigo 1.º e artigo 2.º.

<sup>793</sup> Cf. Portaria n.º 23/91, cit. *supra*, artigo 7.º, n.ºs 1, 2 e 3; e Portaria n.º 22/91, cit. *supra*, artigo 8.º. Ver, também, Portaria n.º 15417-A/2016, cit. *supra*, e Despacho Normativo n.º 14-A/2016, cit. *supra*.

<sup>794</sup> Cf. Portaria n.º 23/91, cit. *supra*, artigo 8.º. Os *standards* de conforto, para veículos tipo II, respeitam a normas sobre aquecimento, ventilação, bancos reclináveis e separados entre si em, pelo menos, 68 cm.

<sup>795</sup> Cf. Portaria n.º 22/91, cit. *supra*, artigo 1.º, alínea b). Os *standards* de conforto, para veículos tipo III, respeitam a normas sobre a obrigação de ter casa de banho, ar condicionado, bancos individuais reclináveis e separados entre si em, pelo menos, 74 cm.

<sup>796</sup> Cf. Portaria n.º 22/91, cit. *supra*, artigo 1.º, alínea b).

<sup>797</sup> Cf. Lei n.º 52/2015, cit. *supra*, artigo 6.º, n.º 1, artigo 15.º e artigo 16.º, alíneas b) e c), e Anexo, artigo 33.º, n.º 1). Com a sua entrada em vigor revogou o Decreto-Lei n.º 399-F/84, cit. *supra*, e o Decreto-Lei n.º 339-E/84, cit. *supra*, que regulamentam o acesso ao mercado de carreiras de longa distância, quer na oferta de “Serviços Expresso” para percursos acima de 50Km, quer na oferta de “Serviços de Alta Qualidade” para percursos acima de 100Km, salvaguardando, no entanto, a sua manutenção em vigor, até à aprovação de nova legislação, o que não sucedeu até à presente data, como resulta da consulta ao *website* do IMT, disponível em <http://www.imt->



que, sem a legislação regulamentar necessária, os operadores nacionais e internacionais são dissuadidos de entrar no mercado interno.

A opção legislativa de liberalização de acesso ao mercado e de preços está em linha com a recente tendência de liberalização protagonizada por alguns Estados-Membros, entre os quais, a França e a Alemanha. Um enquadramento mais liberalizado promove a concorrência de preços e a diferenciação de produtos contribuindo para um aumento do bem-estar dos consumidores<sup>798</sup>.

#### *Propostas de alteração legislativa e/ou regulatória*

Propõe-se que o legislador regulamente a Lei n.º 52/2015, previsto para novembro de 2015, no que concerne aos requisitos de autorização para que operadores de transporte de passageiros possam ter acesso ao mercado de carreiras de longa distância, quer na oferta de "Serviços Expresso", quer na oferta de "Serviços de Alta Qualidade". O novo quadro legal e regulatório deve revogar as restrições de acesso e de preços, atualmente em vigor, para ambos os segmentos de mercado, promovendo a liberalização de acesso ao mercado.

Propõe-se que a liberalização do acesso ao mercado das carreiras de longa distância consista na revogação das condições que impõem que apenas sejam autorizados a explorar estas carreiras de longa distância os operadores que já sejam previamente operadores de transporte rodoviário público de passageiros, ou aqueles que estejam previamente já presentes num dos pontos de início ou de fim ou em parte da carreira<sup>799,800</sup>.

Propõe-se, também, a revogação do esquema de preço mínimo garantido aos operadores, que consiste na imposição de um preço mínimo de 10% ou 15% (consoante a utilização de veículos de qualidade tipo II ou tipo III), para além de um preço máximo de referência estabelecido por quilómetro rodoviário de serviços públicos interurbanos de passageiros rodoviários<sup>801</sup>.

#### **Preços dos títulos de transporte combinados para passageiros**

Na revisão dos preços dos títulos de transporte combinados de passageiros (rodoviário, ferroviário, fluvial) deverão ser observados os "limites máximos médios de aumento" estabelecidos para cada um dos modos de transporte por eles abrangidos, definidos por despacho do membro do governo competente para o efeito<sup>802</sup>.

O regime vigente que estabelece o critério quanto ao "limite máximo médio de aumento" foi revogado pela Lei n.º 52/2015, que aprovou o Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros, que, como já referido, aguarda a adoção de nova legislação regulamentar, a qual deveria ter ocorrido até 90 dias após a entrada em vigor da referida Lei n.º 52/2015 (ou seja, em novembro de 2015)<sup>803</sup>. Até maio de 2018, nenhuma legislação ou regulamentação adicional havia sido adotada.

[ip.pt/sites/IMTT/Portugues/TransportesRodoviaros/TransportePublicoPassageiros/ServicoExpresso/Paginas/ServicosExpressoseAltaQualidade.aspx](http://ip.pt/sites/IMTT/Portugues/TransportesRodoviaros/TransportePublicoPassageiros/ServicoExpresso/Paginas/ServicosExpressoseAltaQualidade.aspx) (consultado em 23 de maio de 2018).

<sup>798</sup> Cf. Relatório da DG MOVE, Comissão Europeia, "Comprehensive Study on Passenger Transport by Coach in Europe", Steer Davies Gleave (2016), MOVE/D3/2014-261, a liberalização do acesso a serviços de autocarros de longo curso ocorreu na Alemanha (desde 2013, para carreiras acima de 50 km) e em França (desde 2015, para carreiras acima de 100 km), disponível em <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/modes/road/studies/doc/2016-04-passenger-transport-by-coach-in-europe.pdf>

<sup>799</sup> Cf. Decreto-Lei n.º 326/83, cit. *supra*, artigo 3.º, n.ºs 1 e 2; Decreto-Lei n.º 399-F/84, cit. *supra*, artigo 1.º, n.ºs 1 e 2 e artigo 7.º; e Portaria n.º 23/91, cit. *supra*, artigo 1.º, n.º 1, alínea b) e artigo 9.º, n.º 1.

<sup>800</sup> Cf. Decreto-Lei n.º 375/82, cit. *supra*, artigo 2.º; Decreto-Lei n.º 399-E/84, cit. *supra*, artigo 1.º, n.º 1; e Despacho MES n.º 151/85, cit. *supra*, artigo 1.º e artigo 2.º.

<sup>801</sup> Cf. Portaria n.º 23/91, cit. *supra*, artigo 7.º, n.ºs 1 a 3; e Portaria n.º 22/91, cit. *supra*, artigo 8.º; e, ainda, Despacho n.º 15417-A/2016, cit. *supra*, e Despacho Normativo n.º 14-A/2016, cit. *supra*.

<sup>802</sup> Cf. Decreto-Lei n.º 8/93, cit. *supra*, artigo 4.º, n.ºs 2 e 3 e artigo 10.º, n.º 2, alínea b).

<sup>803</sup> Cf. Lei n.º 52/2015, cit. *supra*, artigo 6.º, n.º 1, artigo 15.º e artigo 16.º, alíneas b) e c), e Anexo, artigo 33.º, n.º 1). Com a sua entrada em vigor revogou o Decreto-Lei n.º 399-F/84, cit. *supra*, e o Decreto-Lei n.º 339-E/84, cit. *supra*, que regulamentam o acesso ao mercado de carreiras de longa distância, quer na oferta de "Serviços Expresso" para percursos acima de 50Km, quer na oferta de "Serviços de Alta Qualidade" para percursos acima de 100Km, salvaguardando, no entanto, a sua manutenção em vigor, até à aprovação de nova legislação, o que não sucedeu até à presente data, como resulta da consulta ao *website* do IMT, disponível em <http://www.imt-ip.pt/sites/IMTT/Portugues/TransportesRodoviaros/TransportePublicoPassageiros/ServicoExpresso/Paginas/ServicosExpressoseAltaQualidade.aspx> (consultado em 23 de maio de 2018).



Este critério tem a vantagem de fixar um nível máximo de aumento dos preços, o que contribui para a proteção do consumidor, garantindo que os consumidores não pagam um aumento desproporcional ou inesperado dos preços.

No entanto, o critério estabelece um aumento máximo como uma média, o que pode levar a um aumento superior no preço dos títulos de transporte que sejam mais procurados pelos consumidores, acima da média máxima, o que será compensado por uma diminuição no preço dos títulos de transporte que são menos procurados pelos consumidores, com impacto no bem-estar dos consumidores.

*Proposta de alteração legislativa e/ou regulatória*

Propõe-se que o legislador regule a Lei n.º 52/2015, previsto para novembro de 2015, no que concerne ao regime de cálculo dos preços dos títulos de transporte combinados. A alteração legislativa deve acautelar que a revisão dos limites de aumento dos preços dos títulos de transporte combinados deve ter em consideração a procura relativa de cada título e não apenas o preço absoluto em si.



**Anexo 39: Propostas de alteração do quadro legislativo e regulatório transversal do setor de transporte: serviço público de transporte de passageiros**

N.º OCDE	N.º e título do ato legislativo	Artigo	Categoria temática	Descrição da restrição à concorrência	Propostas de alteração legislativa e/ou regulatória
I-07	Lei n.º 52/2015 (alterada pelo Decreto-Lei n.º 86-D/2016) "Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros" [Implementa o Regulamento (CE) n.º 1370/2007 relativo aos serviços públicos de transporte ferroviário e rodoviário de passageiros]	Art. 6º (1) (3); Art. 15º; Art. 16º (b) (c) (e)	Transporte de passageiros - Serviço Público	Vários regimes legais foram expressamente revogados. No entanto, desde 2015, não foi adotada nova legislação nem legislação de enquadramento para (Art. 16º): b) Acesso ao mercado de linhas de autocarros de longa distância para passageiros de mais de 100 km e com uma oferta de serviços de alta qualidade (linhas de autocarro de "alta qualidade"); c) Acesso ao mercado de linhas de longa distância de transporte de passageiros de mais de 50 km (linhas de autocarro de "serviços expressos"); e e) Bilhetes de transporte. De acordo com Art. 16º desta lei, os regimes revogados permanecerão em vigor até que nova legislação seja adotada.	Propõe-se que sejam adotados os regimes legais e respetiva regulamentação relativos ao acesso ao mercado de linhas de autocarros de longa distância para passageiros.
I-08	Lei n.º 52/2015 (alterada pelo Decreto-Lei n.º 86-D/2016) "Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros" [Implementa o Regulamento (CE) n.º 1370/2007 relativo aos serviços públicos de transporte ferroviário e rodoviário de passageiros]	(Anexo) Art. 27º (3) (c) e (5) (6)	Transporte de passageiros - Serviço Público	A atribuição de um direito exclusivo a determinado operador de serviço público em determinada área geográfica não impede ou limita a exploração, por outros operadores de serviço público ou diretamente pela autoridade de transportes competente, de serviços públicos de transporte de passageiros adicionais aos serviços contratualizados, que aquele operador não demonstre interesse em explorar, designadamente do serviço de transporte público de passageiros flexível ou do serviço de transporte público de passageiros afluente, em zonas ou períodos do dia não cobertos pela exploração atribuída no âmbito do direito exclusivo. Quando outro operador de serviço público pretenda explorar o serviço público de transporte de passageiros que o operador que detém o direito exclusivo não demonstre interesse em explorar, ou quando a autoridade de transportes competente pretenda proceder diretamente a essa exploração, esta propõe um acordo ao operador de serviço público titular do direito exclusivo para efeitos de modificação do contrato em vigor, tendo em conta as disposições e limites aplicáveis em matéria de contratação pública. Caso não seja possível alcançar o acordo referido, a autoridade de transportes competente pode, por sua iniciativa, lançar os procedimentos de contratação para efeitos da atribuição da exploração do serviço público de transporte de passageiros em causa.	Propõe-se que seja alterada a disposição e clarificada a definição de "serviços adicionais". Propõe-se que seja abolido o direito de preferência de explorar uma demanda adicional, dada ao operador já detendo um direito exclusivo, para explorar o serviço público para o transporte de passageiros, dentro de uma dada área geográfica específica.
I-09	Lei n.º 52/2015 (alterada pelo Decreto-Lei n.º 86-D/2016) "Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros" [Implementa o Regulamento (CE) n.º 1370/2007 relativo aos serviços públicos de transporte ferroviário e rodoviário de passageiros]	(Anexo) Art. 28º	Transporte de passageiros - Serviço Público	A autoridade de transportes competente pode condicionar a atribuição do direito de exploração de serviços públicos de transporte de passageiros ao pagamento de contrapartida financeira pelos operadores de serviço público respetivos.	Propõe-se que seja eliminado o pagamento de uma contrapartida financeira do operador de serviço público para o direito de exploração de serviços públicos de transporte de passageiros. Em alternativa, propõe-se que sejam definidos os critérios para estabelecer a contrapartida financeira à luz dos princípios de transparência, não discriminação e proporcionalidade.
I-11	Lei n.º 52/2015 (alterada pelo Decreto-Lei n.º 86-D/2016) "Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros" [Implementa o Regulamento (CE) n.º 1370/2007 relativo aos serviços públicos de transporte ferroviário e rodoviário de passageiros]	(Anexo) Art. 32º (4) (5)	Transporte de passageiros - Serviço Público	Compete à autoridade de transportes competente decidir sobre a autorização de exploração conjunta de serviços públicos de transporte de passageiros, podendo condicionar a autorização à partilha dos benefícios resultantes do acordo de exploração conjunta com a autoridade de transportes ou à adoção de percursos, horários ou tarifários específicos que sirvam o interesse público e promovam a mobilidade dos passageiros.	Propõe-se que sejam alteradas as normas de forma a eliminar a possibilidade de impor como condição a autorização para a partilha dos benefícios entre os operadores de serviço público e as autoridades de transportes.
I-12	Lei n.º 52/2015 (alterada pelo Decreto-Lei n.º 86-D/2016) "Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros" [Implementa o Regulamento (CE) n.º 1370/2007 relativo aos serviços públicos de transporte ferroviário e rodoviário de passageiros]	(Anexo) Art. 33º (1)	Transporte de passageiros - Serviço Público	O serviço público de linhas de longa distância de transporte de passageiros de mais de 50 km ("serviços expressos") é explorado em regime de acesso livre, mediante comunicação prévia ao IMT, observados os requisitos estabelecidos em legislação especial.	Propõe-se que a norma seja regulamentada de forma a implementar o regime de acesso livre relativo ao mercado do serviço público de linhas de longa distância de transporte de passageiros de mais de 50 km ("serviços expressos") (previsto no Art. 6º (1), Art. 15º e Art. 16º (c) da Lei n.º 52/2015).
I-13	Lei n.º 52/2015 (alterada pelo Decreto-Lei n.º 86-D/2016) "Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros" [Implementa o Regulamento (CE) n.º 1370/2007 relativo aos serviços públicos de transporte ferroviário e rodoviário de passageiros]	(Anexo) Art. 33º (2)	Transporte de passageiros - Serviço Público	A legislação a ser adotada no serviço público de linhas de longa distância de transporte de passageiros de mais de 50 km ("serviços expressos") estabelece as regras gerais aplicáveis aos títulos e tarifas a vigorar.	Propõe-se que a norma seja regulamentada de forma a implementar o regime de acesso livre relativo ao mercado do serviço público de linhas de longa distância de transporte de passageiros de mais de 50 km ("serviços expressos") (previsto no Art. 6º (1), Art. 15º e Art. 16º (c) da Lei n.º 52/2015).



N.º OCDE	N.º e título do ato legislativo	Artigo	Categoria temática	Descrição da restrição à concorrência	Propostas de alteração legislativa e/ou regulatória
I-14	Lei n.º 52/2015 (alterada pelo Decreto-Lei n.º 86-D/2016) "Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros" [Implementa o Regulamento (CE) n.º 1370/2007 relativo aos serviços públicos de transporte ferroviário e rodoviário de passageiros]	(Anexo) Art. 33º (4)	Transporte de passageiros - Serviço Público	Os interfaces de transportes devem assegurar o acesso não discriminatório e a igualdade de oportunidades a todos os operadores de serviços públicos de linhas de longa distância de transporte de passageiros de mais de 50 km ("serviços expressos"), designadamente quanto às instalações, oficinas, estacionamento, bilheteiras, sistemas de atendimento, venda e informação ao público, podendo o respetivo regime ser estabelecido por portaria do membro do Governo responsável pela área dos transportes ou por deliberação da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT).	Propõe-se que seja adotada a regulamentação necessária para implementar o acesso às infraestruturas a serem utilizadas pelos operadores no mercado do serviço público de linhas de longa distância de transporte de passageiros. O membro do governo responsável pelos transportes e a Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT) devem acordar como deve ser regulamentada esta partilha de atribuições e competências dentro das interfaces de transporte.
I-16	Decreto-Lei n.º 8/93 "Regime dos títulos combinados de transportes"	Art. 4º (2) (3)	Transporte de passageiros - títulos de transporte - preços	Na revisão dos preços dos títulos combinados deverão ser observados os limites de aumento médio máximo estabelecido para cada um dos modos de transporte por eles abrangidos, definidos por despacho do membro do governo competente para o efeito. Nas alterações dos preços dos diferentes títulos de transporte devem ser observadas as normas tarifárias e as percentagens máximas de aumento médio, estabelecidas nos termos da legislação aplicável.	Propõe-se que a norma seja regulamentada de forma a implementar o regime dos títulos combinados de transportes (previsto no Art. 6º (1), Art. 15º e Art. 16º (e) da Lei n.º 52/2015). A revisão dos limites de aumento médio máximo dos preços dos títulos combinados, através desta regulamentação, devem ter em consideração a procura relativa de cada título e não apenas o preço absoluto em si.
I-17	Decreto-Lei n.º 8/93 "Regime dos títulos combinados de transportes"	Art. 10º (2) (b)	Transporte de passageiros - títulos de transporte - preços	A cada revisão tarifária dos preços de transportes de passageiros, que são fixados pelos operadores concessionários de serviços de transporte público, o aumento médio a aplicar é determinado pelos membros competentes do governo.	Propõe-se que a norma seja regulamentada de forma a implementar o regime dos títulos combinados de transportes (previsto no Art. 6º (1), Art. 15º e Art. 16º (e) da Lei n.º 52/2015). A revisão dos limites de aumento médio máximo dos preços dos títulos combinados, através desta regulamentação, devem ter em consideração a procura relativa de cada título e não apenas o preço absoluto em si.



### III.8.3. Taxas cobradas pelo IMT no setor de transporte rodoviário e ferroviário

#### Diplomas legais objeto de recomendações e propostas de alteração legislativa e regulatória específicas (Cf. Anexo 40)

- Portaria n.º 1165/2010, de 9 de novembro, alterada pela Portaria n.º 97-A/2013, de 4 de março, que aprova a tabela de taxas devidas pelos serviços prestados pelo Instituto da Mobilidade e dos Transportes (IMT, I.P.).

#### Propostas-chave de alteração legislativa e/ou regulatória

#### Metodologia de cálculo das taxas cobradas pelo IMT no setor de transportes terrestres

O IMT, no exercício das respetivas funções, presta serviços aos operadores com vista ao acesso à atividade e ao mercado, à certificação profissional, entre outras autorizações e licenciamentos, no setor de transporte rodoviário e ferroviário. A prestação desses serviços implica a cobrança de taxas aos agentes económicos que solicitam os mesmos.

A Portaria nº 1165/2010 define uma lista com as taxas aplicáveis à prestação de serviços prestados pelo IMT, mais especificamente, nas seguintes áreas de atividade: (i) transporte rodoviário de passageiros em veículos pesados; (ii) transporte em táxi; (iii) transporte rodoviário de mercadorias; (iv) prestação de serviços em veículos pronto-socorro; (v) transporte de aluguer sem condutor; (vi) atividade transitória; (vii) transporte coletivo de crianças; (viii) transporte de mercadorias perigosas; (ix) tacógrafo digital; (x) ensino da condução e habilitação de condutores; (xi) veículos e equipamentos; (xii) material circulante e sistemas embarcados por caminho-de-ferro; (xiii) manutenção e segurança do caminho-de-ferro; (xiv) condições de mercado no transporte ferroviário; (xv) subsistemas do sistema de ferroviário convencional e de alta velocidade; (xvi) instalações por cabo para o transporte de pessoas; (xvii) licenças e certificados de segurança ferroviária; (xviii) certificação profissional de funções relevantes para a segurança ferroviária; (xix) domínio público ferroviário e (xx) taxas diversas.

A cobrança dessas taxas gera um aumento dos custos incorridos pelas entidades que solicitam a prestação dos serviços inerentes, incluindo os operadores de transporte. Como tal, a existência de cada uma e o respetivo valor afiguram-se variáveis particularmente relevantes no âmbito dos planos de negócio dessas entidades.

Nesse contexto, é de notar que a Lei Geral Tributária<sup>804</sup> determina que as taxas cobradas por entidades públicas devem ser baseadas na prestação concreta de um serviço público, na utilização de um bem do domínio público ou na remoção de um obstáculo jurídico ao comportamento das entidades particulares.

Para além disso, a Constituição da República Portuguesa<sup>805</sup> estabelece que os órgãos e agentes administrativos devem atuar, no exercício das suas funções, com respeito pelo princípio da proporcionalidade. Como tal, a metodologia de cálculo das referidas taxas:

- Deve basear-se nos custos incorridos com a prestação dos serviços subjacentes e, consequentemente, as taxas em causa não devem ser utilizadas pelos órgãos e agentes administrativos como uma fonte de receitas adicionais;
- Deve ser transparente; e
- Não deve ser discriminatória.

No entanto, nenhum dos valores especificados nesta Portaria dá qualquer indicação sobre os critérios objetivos de como esses valores foram inicialmente estabelecidos ou atualizados.

Assim, a Portaria em vigor pode, ainda que não intencionalmente, dar origem a taxas administrativas cobradas pela administração pública que podem afetar negativamente a concorrência, gerando custos adicionais para operadores de mercado, potenciais ou já instalados, dependendo das estruturas de mercado

<sup>804</sup> Cf. Decreto-Lei nº 398/98, cit. *supra*, em particular, o artigo 4º, n.º 2 (Anexo).

<sup>805</sup> Cf. Decreto, de 10 de abril de 1976, em particular, o artigo 266.º, n.º 2.



e capacidade dos operadores para absorverem ou transferir esses custos. Com menos operadores no mercado, há menos concorrência e os preços cobrados poderão mais altos.

O processo de análise de documentos ou solicitações apresentadas por vários requerentes pode ser de um certo grau de complexidade e pode exigir recursos humanos especializados dentro do IMT. No entanto, não foi possível identificar um racional económico para nenhuma das taxas administrativas estabelecidas.

*Propostas de alteração legislativa e/ou regulatória*

Propõe-se que o legislador altere a Portaria nº 1165/2010 no sentido de incluir uma norma que determine os critérios que as taxas definidas nas mesmas devem preencher, em particular critérios relacionados com: a proporcionalidade das taxas em causa face aos custos incorridos com a prestação dos serviços subjacentes; a não discriminação entre os agentes económico aos quais são cobrados essas taxas; a transparência das taxas em questão e do respetivo método de cálculo; e a regularidade da revisão dessas taxas devendo a periodicidade de tal ser definida pelo legislador em conjunto com o IMT.

Nesse contexto, o cumprimento de todos os critérios pelas taxas definidas nas normas deve ser analisado. As taxas em causa que, em resultado dessa análise, sejam consideradas mais elevadas do que deveriam ser devem ser reduzidas para valores que cumpram todos os critérios em questão.

Adicionalmente, as normas devem determinar as variáveis a utilizar no cálculo das taxas definidas, em particular variáveis relacionadas com o número de horas necessárias para realizar o trabalho em causa ou o número de páginas do documento que materializa esse trabalho.



**Anexo 40: Propostas de alteração do quadro legislativo e regulatório transversal do setor de transporte: taxas praticadas pelo IMT no setor de transporte rodoviário e ferroviário**

N.º OCDE	N.º e título do ato legislativo	Artigo	Categoria temática	Descrição da restrição à concorrência	Propostas de alteração legislativa e/ou regulatória
I-22	Portaria n.º 1165/2010 (alterada pela Portaria n.º 97-A/2013) "Tabela de taxas devidas pelos serviços prestados pelo Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres"	Anexo - todos os artigos	Taxas administrativas dos transportes ferroviários e rodoviários	Tabela das taxas administrativas a pagar pelos operadores ao IMT, nos setores dos transportes rodoviário e ferroviário, sem definição de critérios para a sua quantificação.	Propõe-se que se altere o articulado da Portaria definindo-se critérios a seguir para determinar as taxas administrativas devidas, no sentido que as taxas devem basear-se numa metodologia transparente, não discriminatórias, e que não excedam os custos.





#### III.8.4. Outras matérias

Para além da legislação enquadradora dos transportes terrestres, do serviço público de transporte de passageiros, e das taxas cobradas pelo IMT nos transportes terrestres, abordadas nos capítulos anteriores, respetivamente, o Projeto analisou as seguintes matérias e, conseqüentemente, o quadro legislativo e regulatório aplicável às mesmas: (i) regime jurídico da rede nacional de plataformas logísticas; (ii) regime jurídico da atividade transitária; e (iii) regime aplicável à contratação pública.

As propostas de alteração legislativa específicas efetuadas no âmbito dessas matérias abrangem três diplomas, enumerados de seguida.

##### **Diplomas legais objeto de propostas de alteração legislativa e regulatória específicas (Cf. Anexo 41)**

- Decreto-Lei n.º 152/2008, de 5 de agosto, que no uso da autorização legislativa concedida pela Lei n.º 23/2008, de 21 de maio, aprova o regime jurídico da Rede Nacional de Plataformas Logísticas (RNPL).
- Decreto-Lei n.º 255/99, de 7 de julho, alterada pela Lei n.º 5/2013, de 22 de janeiro, que estabelece o regime jurídico aplicável ao acesso e exercício da atividade transitária.
- Decreto-Lei n.º 18/2008, de 29 de janeiro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 111-B/2017, de 31 de agosto, aprova o Código dos Contratos Públicos, que estabelece a disciplina aplicável à contratação pública e o regime substantivo dos contratos públicos que revistam a natureza de contrato administrativo.



**Anexo 41: Propostas de alteração do quadro legislativo e regulatório transversal do setor de transporte: outras matérias**

N.º OCDE	N.º e título do ato legislativo	Artigo	Categoria temática	Descrição da restrição à concorrência	Propostas de alteração legislativa e/ou regulatória
I-19	Decreto-Lei n.º 152/2008 "Regime jurídico da Rede Nacional de Plataformas Logísticas"	Art. 3º; Art. 10º (1) (4); Art. 11º (1); Art. 11º (2b) (3b); Art. 17º (2); Art. 19º (3); Art. 20º	Plataformas Logísticas	<p>1) A instalação e gestão de cada plataforma logística são efetuadas por uma sociedade gestora mediante contrato de exploração. A empresa gestora deve ser aprovada pelo IMT, de acordo com vários critérios, como o grau de risco assumido pela sociedade gestora; volume de investimento, de benefícios e subsídios solicitados ao Estado e a outras entidades públicas e demonstrar ter capacidade financeira e técnica para a implementação do projeto.</p> <p>2) A participação da sociedade gestora no capital social de sociedades que se instalem ou que prestem serviços na área da plataforma logística depende de autorização prévia do IMT. A sociedade gestora tem direito de preferência na venda de terrenos incluídos na área da plataforma logística. A área máxima de terrenos incluídos na área da plataforma logística cuja propriedade não pode ser alienada, a qual não pode ser inferior a 60 % da área da plataforma logística e não pode ser localizado em um local estratégico dentro da plataforma logística.</p> <p>3) O contrato de exploração é celebrado pelo prazo máximo de 30 anos, renovável por períodos não superiores a 10 anos, nos termos estabelecidos no contrato.</p>	<p>Propõe-se que este diploma legal seja regulamentado para que sejam adotados os critérios para a instalação e gestão de cada plataforma logística, adotando-se os critérios que os candidatos à instalação e gestão de uma plataforma logística devem demonstrar em termos do que pode ser considerado capacidade financeira e técnica, o nível de risco a ser assumido pela sociedade gestora e o volume de investimento exigido pelo Estado.</p> <p>Além disso, propõe-se que seja eliminada a possibilidade de permitir que uma entidade integrada verticalmente instale e gire uma plataforma logística.</p> <p>Propõe-se ainda que se elimine o direito de preferência da sociedade gestora na venda de terrenos incluídos na área da plataforma logística.</p> <p>Adicionalmente, propõe-se que se altere o prazo máximo para os contratos de exploração de forma a implementar o princípio de que a duração de uma concessão deve ser limitada ao período estritamente necessário para recuperar o investimento realizado, juntamente com uma remuneração adequada de acordo com o risco assumido. O prazo específico deve ser estabelecido considerando os critérios mencionados acima e a necessidade de justificar concessões com duração superior a cinco anos.</p>
H-01	Decreto-Lei n.º 18/2008 (alterado pelo Decreto-Lei n.º 111-B/2017) "Código dos Contratos Públicos"	Art. 138º	Contratação Pública	O júri, no dia imediato ao termo do prazo fixado para a apresentação das propostas, procede à publicitação da lista dos concorrentes na plataforma eletrónica utilizada pela entidade adjudicante.	Propõe-se que a norma seja alterada para garantir que as propostas sejam divulgadas no momento da concessão (após o envio das candidaturas pela plataforma eletrónica e procedimentos de negociação). Além disso, a identidade dos concorrentes e outras informações sensíveis não devem ser reveladas em nenhum momento, exceto quando necessário para preservar o direito de defesa.
H-02	Decreto-Lei n.º 18/2008 (alterado pelo Decreto-Lei n.º 111-B/2017) "Código dos Contratos Públicos"	Art. 140º (1); Art. 141º (b); Art. 143º (2); Art. 145º	Contratação Pública	No caso de contratos de locação ou de aquisição de bens móveis ou de contratos de aquisição de serviços, a entidade adjudicante pode recorrer a um leilão eletrónico que consiste num processo interativo baseado num dispositivo eletrónico destinado a permitir aos concorrentes melhorar progressivamente os atributos das respetivas propostas, depois de avaliadas, obtendo-se a sua nova pontuação global através de um tratamento automático. O programa do concurso deve indicar, para além de outros elementos, as condições em que os concorrentes podem propor novos valores relativos aos atributos das propostas objeto do leilão eletrónico, nomeadamente as diferenças mínimas exigidas entre licitações. O dispositivo eletrónico utilizado deve permitir informar permanentemente todos os concorrentes acerca da pontuação global e da ordenação de todas as propostas, bem como dos novos valores relativos aos atributos das propostas objeto do leilão.	Propõe-se que as entidades adjudicantes se abstenham de recorrer a leilões eletrónicos dinâmicos em processos de aquisição, nomeadamente quando o número de concorrentes seja reduzido ou quando o concurso seja periodicamente repetido, em face do carácter potencialmente anti concorrencial destes fatores. Nesses casos, as autoridades adjudicantes devem, em vez disso, recorrer a leilões de primeiro preço.
I-20	Decreto-Lei n.º 255/99 (alterada pela Lei n.º 5/2013) "Regime jurídico aplicável ao acesso e exercício da atividade transitória"	Art. 2º (2)	Atividade transitória	A atividade transitória só pode ser exercida por empresas titulares de alvará emitido pelo IMT. Os alvarás são intransmissíveis e emitidos por prazo não superior a cinco anos, renovável mediante comprovação de que se mantêm os requisitos de acesso à atividade.	<p>Propõe-se a eliminação da necessidade de ser obtida uma autorização/reconhecimento prévio, para o acesso e exercício da atividade.</p> <p>Propõe-se, alternativamente, que o legislador considere a possibilidade de ser exigida apenas uma simples comunicação administrativa, ao IMT, submetida através da plataforma eletrónica do IMT, de acordo com o regime jurídico previsto para o acesso e exercício de outros serviços que não exigem um regime de licenciamento [cf. Decreto-Lei n.º 92/2010, Art. 5.º, Art. 6.º e Art. 23.º, que transpõe, em Portugal, a Diretiva Serviços (Diretiva (CE) n.º 2006/123/CE)].</p>
I-21	Decreto-Lei n.º 255/99 (alterada pela Lei n.º 5/2013) "Regime jurídico aplicável ao acesso e exercício da atividade transitória"	Art. 6º (1) (2)	Atividade transitória	Para se obter uma licença para o acesso ao mercado de serviços de atividade transitória, o operador deve comprovar que possui capacidade financeira: a empresa deverá dispor, no início da sua atividade, um capital social não inferior a EUR 50.000 (site do IMT).	<p>Propõe-se que o legislador elimine a necessidade de um montante de capital mínimo para iniciar a atividade.</p> <p>Propõe-se que qualquer outro montante de capital inicial necessário para o início de uma atividade seja regido pelas regras gerais de constituição de uma empresa, em conformidade com o Código das Sociedades Comerciais e com o Código de Registo Comercial Português.</p>



#### **IV. TERCEIRA PARTE: MECANISMOS PARA A PROMOÇÃO E ACOMPANHAMENTO DA IMPLEMENTAÇÃO DO PLANO DE AÇÃO PARA A REFORMA LEGISLATIVA E REGULATÓRIA**

##### **IV.1. Mecanismos para a promoção e acompanhamento da implementação das propostas de alteração legislativas e regulatórias específicas de 13 profissões liberais autorreguladas**

###### **IV.1.1. Descrição sucinta do quadro institucional das profissões liberais autorreguladas**

As profissões liberais autorreguladas estão integradas num regime amplo de regulação, encontrando-se organizadas em associações públicas profissionais, também denominadas ordens profissionais, cujo regime jurídico de criação, organização e funcionamento tem enquadramento na Lei n.º 2/2013, de 10 de janeiro. O regime jurídico da constituição e funcionamento das sociedades destes profissionais que estejam sujeitas a associações públicas profissionais encontra enquadramento na Lei n.º 53/2015, de 11 de junho.

As associações públicas são também reguladas pela Constituição Portuguesa. São consideradas associações públicas devido à natureza jurídica das entidades com poderes públicos, ou seja, poderes transferidos pelo Estado através de um mecanismo de devolução de poderes.

Juntamente com a Lei n.º 2/2013, o legislador adotou novos ou alterou os estatutos existentes de cada ordem profissional específica de profissões autorreguladas, atribuindo-lhes funções de representatividade e funções de regulação do acesso e exercício da profissão.

As profissões autorreguladas estão necessariamente sujeitas:

- Ao poder legislativo da Assembleia da República (AR) que aprova/ou a adoção de novos Estatutos ou de alteração dos Estatutos das ordens profissionais já existentes, bem como, de adoção de legislação relevante para o acesso e exercício da atividade (por exemplo, em matéria de atos reservados, de habilitações académicas, de criação e funcionamento de sociedades de profissionais, de criação e funcionamento de novas associações públicas, entre outras), mas também,
- Ao poder Executivo, pelos ministérios da tutela que venham a introduzir alterações a esses Estatutos, ou venham a adotar legislação relevante para o acesso e exercício da atividade e, ainda
- Aos poderes regulamentares detidos pelas ordens profissionais, através da devolução de poderes do Estado às referidas ordens profissionais, constantes dos seus Estatutos, que lhes permitem regulamentar matérias relativas ao acesso e exercício da atividade (por exemplo, em matéria do estágio profissional, entre outros) e exercer o poder disciplinar pelos seus pares.

Do que resulta, que o quadro legal e regulatório prioritário a ser modificado/alterado respeita, por um lado, às duas leis-quadro de enquadramento das ordens profissionais, a Lei n.º 2/2013 e a Lei n.º 53/2015, e, por outro lado, aos Estatutos das respetivas 13 ordens profissionais analisadas<sup>806</sup>:

- Ordem dos Advogados, cujos Estatutos foram aprovados pela Lei n.º 145/2015, de 9 de setembro;
- Ordem dos Solicitadores e Agentes de Execução, cujos Estatutos foram aprovados pela Lei n.º 154/2015, de 14 de setembro;
- Ordem dos Notários, cujos Estatutos foram aprovados pela Lei n.º 155/2015, de 15 de setembro;
- Ordem dos Arquitetos, cujos Estatutos constantes do Decreto-Lei n.º 176/98, de 3 de julho, foram alterados e aprovados pela Lei n.º 113/2015, de 28 de agosto;
- Ordem dos Engenheiros, cujos Estatutos constantes do Decreto-Lei n.º 119/92, de 30 de junho, foram alterados e aprovados pela Lei n.º 123/2015, de 2 de setembro;

<sup>806</sup> O Conselho Nacional das Ordens Profissionais (CNOP) é a associação representativa de algumas profissões liberais regulamentadas, <https://www.cnop.pt/sobre/estatutos/>



- Ordem dos Engenheiros Técnicos, cujos Estatutos constantes do Decreto-Lei n.º 349/99, de 2 de setembro, foram alterados e aprovados pela Lei n.º 157/2015, de 17 de setembro;
- Ordem dos Revisores Oficiais de Contas, cujos Estatutos foram aprovados pela Lei n.º 140/2015, de 7 de setembro;
- Ordem dos Contabilistas Certificados, cujos Estatutos constantes do Decreto-Lei n.º 452/99, de 5 de novembro, foram alterados e aprovados pela Lei n.º 139/2015, de 7 de setembro;
- Ordem dos Despachantes Oficiais, cujos Estatutos constantes do Decreto-Lei n.º 173/98, de 26 de junho, foram alterados e aprovados pela Lei n.º 112/2015, de 27 de agosto;
- Ordem dos Economistas, cujos Estatutos constantes do Decreto-Lei n.º 174/98, de 27 de junho, foram alterados e aprovados pela Lei n.º 101/2015, de 20 de agosto;
- Ordem dos Farmacêuticos, cujos Estatutos constantes do Decreto-Lei n.º 288/2001, de 10 de novembro, foram alterados e aprovados pela Lei n.º 131/2015, de 4 de setembro;
- Ordem dos Nutricionistas, cujos Estatutos foram aprovados pela Lei n.º 126/2015, de 3 de setembro.

Os ministérios com tutela sobre as 13 profissões autorreguladas são os seguintes:

- Importa sublinhar o papel da Presidência de Conselho de Ministros (PCM), como departamento central do Governo, o qual tem por missão prestar apoio ao Conselho de Ministros, ao Primeiro-Ministro e aos demais membros do Governo aí organicamente integrados e promover a coordenação interministerial dos diversos departamentos governamentais<sup>807</sup>;
- Ministério da Economia, de forma transversal em todas as profissões, atento que estas são *inputs* para vários outros serviços e produtos; o qual tem por missão formular, conduzir, executar e avaliar as políticas de desenvolvimento dirigidas ao crescimento da economia, da competitividade, da inovação, de internacionalização das empresas e de promoção do comércio, da indústria e do investimento, bem como as políticas de defesa dos consumidores, do turismo, da energia e da geologia<sup>808</sup>;
- Ministério da Justiça, nas profissões legais; o qual tem por missão formular, conduzir, executar e avaliar a política de justiça definida pela Assembleia da República e pelo Governo<sup>809</sup>;
- O Ministério do Planeamento e das Infraestruturas, com impacte nas profissões técnicas e científicas; formula, conduz, implementa e avalia políticas no setor de transportes<sup>810</sup>;
- Ministério das Finanças, nas profissões técnicas e científicas; o qual tem por missão formular, conduzir, executar e avaliar a política financeira do Estado e as políticas para a Administração Pública, promovendo a gestão racional dos recursos públicos, o aumento da eficiência e equidade na sua obtenção e gestão, e a melhoria dos sistemas e processos da sua organização e gestão<sup>811</sup>;
- Ministério da Saúde, nas profissões de saúde; o qual tem por missão formular, conduzir, executar e avaliar a política nacional de saúde e, em especial, a direção do serviço nacional de saúde, garantindo uma aplicação e utilização sustentáveis de recursos e a avaliação dos seus resultados<sup>812</sup>;
- Ministério do Trabalho, Solidariedade e Segurança Social, de forma transversal a todas as profissões, incluindo profissões reguladas. Este ministério tem por missão formular, conduzir, executar e avaliar as políticas de emprego, entre outras. Integra a Direção Geral do Emprego e das Relações de Trabalho, um serviço central deste ministério, que tem por missão, entre outras, apoiar a conceção

<sup>807</sup> Cf. Decreto-Lei n.º 251-A/2015 (Lei orgânica do XXI Governo Constitucional), artigo 11.º.

<sup>808</sup> Cf. Decreto-Lei n.º 251-A/2015 (Lei orgânica do XXI Governo Constitucional), artigo 25.º.

<sup>809</sup> Cf. Decreto-Lei n.º 251-A/2015 (Lei orgânica do XXI Governo Constitucional), artigo 17.º.

<sup>810</sup> Cf. Decreto-Lei n.º 251-A/2015 (Lei orgânica XXI Governo Constitucional), artigo 24.º.

<sup>811</sup> Cf. Decreto-Lei n.º 251-A/2015 (Lei orgânica do XXI Governo Constitucional), artigo 14.º.

<sup>812</sup> Cf. Decreto-Lei n.º 251-A/2015 (Lei orgânica do XXI Governo Constitucional), artigo 23.º.



de políticas relativas a profissões reguladas, como sejam, ao nível do reconhecimento de qualificações profissionais<sup>813</sup>.

Importa, por fim, elencar reguladores com atribuições sobre uma das profissões autorreguladas:

- CMVM<sup>814</sup>, enquanto regulador independente, nomeadamente, na profissão de revisor oficial de contas.

#### **IV.1.2. Descrição dos mecanismos a implementar**

A AdC pretende promover e acompanhar a implementação do seu Plano de Ação, junto das entidades com competências e atribuições do foro legislativo e regulatório, a nível nacional, com vista a que sejam apresentadas e aprovadas *propostas* de alteração legislativas e regulatórias sob a forma, nomeadamente, de leis, decretos-leis, portarias, entre outros.

As ações de *advocacy* da AdC iniciar-se-ão no 2.º semestre de 2018, em que se solicitarão reuniões de trabalho de alto nível, junto das seguintes entidades:

- Comissões Parlamentares da Assembleia da República, com funções nas quatro áreas das profissões em análise (legais; técnicas e científicas; económicas e financeiras; e de saúde);
- Representantes dos Ministérios do Governo com funções tutelares sobre as 13 profissões autorreguladas analisadas;
- Ordens Profissionais das 13 profissões autorreguladas e CNOP;
- Entidade Reguladora (CMVM).

### **IV.2. Mecanismos para a promoção e acompanhamento da implementação das propostas de alteração legislativas e regulatórias específicas do setor dos transportes**

372

#### **IV.2.1. Descrição sucinta do quadro institucional do setor dos transportes**

As instituições e entidades responsáveis pela aprovação ou aplicação de legislação e regulamentação no setor dos transportes desempenham um papel significativo no funcionamento do mercado e podem, ainda que inadvertidamente, afetar a concorrência.

Referem-se, nesta esteira, as instituições e entidades com competências pela aprovação ou aplicação de legislação e regulamentação nos setores rodoviário, ferroviário, marítimo e portuário, que são aquelas as destinatárias das propostas de alteração legislativas e regulatórias específicas do setor dos transportes, objeto do presente Plano de Ação.

As instituições e entidades responsáveis do quadro institucional do setor dos transportes, em Portugal, podem ter jurisdições geográficas de âmbito diverso. O seu âmbito de aplicação pode, com efeito, ser nacional, regional ou local.

Para além da Assembleia da República, a nível do Governo, os ministérios que regulam o setor de transportes<sup>815</sup> são apoiados por órgãos diretos da administração pública (direções gerais) e por órgãos da administração pública indireta (institutos públicos)<sup>816</sup>, com as seguintes funções:

- Importa sublinhar o papel da Presidência de Conselho de Ministros (PCM), como departamento central do Governo, o qual tem por missão prestar apoio ao Conselho de Ministros, ao Primeiro-Ministro e

<sup>813</sup> Cf. Decreto-Lei n.º 251-A/2015 (Lei orgânica do XXI Governo Constitucional), artigo 22º.

<sup>814</sup> <http://www.cvm.pt/pt/CMVM/Apresentacao/Pages/Novo-Estatuto-da-CMVM.aspx> (consultado em 20 de junho de 2018).

<sup>815</sup> Cf. Decreto-Lei n.º 251-A/2015 (Lei orgânica do XXI Governo Constitucional).

<sup>816</sup> Os institutos públicos, que realizam atividades de natureza técnica, são pessoas jurídicas que pertencem à administração estadual (indireta) e atuam sob a supervisão de um ou mais departamentos ministeriais, mas com autonomia administrativa e financeira próprias.



aos demais membros do Governo aí organicamente integrados e promover a coordenação interministerial dos diversos departamentos governamentais<sup>817</sup>;

- O Ministério da Economia promove o transporte como um instrumento para aumentar o crescimento económico, a competitividade e a inovação<sup>818</sup>. Integra a Direção Geral de Atividades Económicas (DGAE)<sup>819</sup>, que possui poderes específicos no que se refere à regulamentação das tarifas dos táxis.
- O Ministério do Ambiente é responsável por proteger o meio ambiente, reduzir as mudanças climáticas e conservar a natureza através de regulamentos de planeamento urbano, bem como políticas e regulamentos que regem o uso da água e a provisão de transporte urbano de passageiros<sup>820</sup>. Supervisiona a Agência Portuguesa do Ambiente (APA)<sup>821</sup>, que liga as políticas do Ministério do Ambiente com outras políticas setoriais, em colaboração com entidades públicas e privadas.
- O Ministério do Planeamento e das Infraestruturas formula, conduz, implementa e avalia políticas no setor de transportes<sup>822</sup>. Supervisiona o Instituto de Mobilidade e Transporte (IMT)<sup>823</sup>, que é responsável pela regulamentação técnica, licenciamento, coordenação, supervisão e planeamento dos setores ferroviário e rodoviário. Também detém responsabilidades específicas do Ministério do Mar<sup>824</sup> e do Ministério do Ambiente.
- O Ministério do Mar<sup>825</sup> tem a responsabilidade de coordenar todos os assuntos relacionados com o mar, tendo poderes específicos de formulação de políticas e de regulamentação relativos aos portos comerciais e ao transporte marítimo. Em coordenação com o Ministro do Planeamento e das Infraestruturas, é a autoridade supervisora das autoridades portuárias. Integra a Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos (DGRM), que frequentemente atua como uma administração marítima nacional e autoridade em relação a outras instituições ou agentes económicos nacionais.

A nível regional, nos arquipélagos dos Açores e da Madeira, o Governo Regional é o órgão executivo e administrativo que regula todos os modos de transporte que se enquadram na sua jurisdição.

- Nos Açores, o Secretário Regional dos Transportes e Infraestrutura Pública (SRTOP)<sup>826</sup>, coordena as áreas relacionadas com os transportes, o sistema rodoviário, a mobilidade sustentável e a infraestrutura pública, com o apoio da Direção Regional dos Transportes (DRT).
- Na Madeira, a Direção Regional da Economia e Transportes (DRET)<sup>827</sup> executa as políticas setoriais e regula o setor dos transportes e mobilidade, sob a direção da vice-presidência do governo regional.

A nível local, as seguintes instituições têm competências administrativas no setor dos transportes:

- As autoridades portuárias são empresas estatais<sup>828</sup> que determinam as condições técnicas para empresas privadas operarem em portos sob a sua jurisdição. No caso particular do Porto do Douro e Leixões, a autoridade portuária também regula a navegação na hidrovia do rio Douro.
- As capitánias marítimas<sup>829</sup> atuam como órgãos locais da Autoridade marítima (que depende do Ministério da Defesa) distribuídos ao longo da costa marítima portuguesa. Como tal, eles coordenam as atividades realizadas no domínio público e marítimo, definindo em particular procedimentos de inspeção de embarcações e formalidades de controlo de tripulação.

<sup>817</sup> Cf. Decreto-Lei n.º 251-A/2015 (Lei orgânica do XXI Governo Constitucional), artigo 11.º.

<sup>818</sup> Cf. Decreto-Lei n.º 11/2014.

<sup>819</sup> Direção-Geral das Atividades Económicas.

<sup>820</sup> Cf. Decreto-Lei n.º 17/2014.

<sup>821</sup> Agência Portuguesa do Ambiente.

<sup>822</sup> Cf. Decreto-Lei n.º 251-A/2015 (Lei orgânica XXI Governo Constitucional), artigo 24.º.

<sup>823</sup> Cf. Decreto-Lei n.º 236/2012.

<sup>824</sup> Desde a extinção do Instituto Português de Transportes Marítimos (IPTM) em 2011.

<sup>825</sup> Cf. Decreto-Lei n.º 251-A/2015 (Lei orgânica do XXI Governo Constitucional), artigo 28.º.

<sup>826</sup> <http://www.azores.gov.pt/Portal/pt/entidades/srtop/?lang=pt> (consultado em 20 de junho de 2018).

<sup>827</sup> <https://www.madeira.gov.pt/dret/> (consultado em 20 de junho de 2018).

<sup>828</sup> Nos arquipélagos dos Açores e da Madeira, as autoridades portuárias são detidas pelas regiões autónomas.

<sup>829</sup> <http://www.amn.pt/DGAM/Capitanias/Paginas/Capitanias.aspx> (consultado em 20 de junho de 2018).



- As câmaras municipais estabelecem a estrutura para a organização e acesso às licenças de táxi emitidas a nível municipal.

A regulamentação do mercado dos setores rodoviário, ferroviário e portuário e marítimo é da responsabilidade da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT)<sup>830</sup>, enquanto entidade reguladora.

#### **IV.2.2. Descrição dos mecanismos a implementar**

A AdC pretende promover e acompanhar a implementação do seu Plano de Ação, junto das entidades com competências e atribuições do foro legislativo e regulatório, a nível nacional, com vista a que sejam apresentadas e aprovadas propostas de alteração legislativas e regulatórias sob a forma, nomeadamente, de leis, decretos-leis, portarias, entre outros.

As ações de *advocacy* da AdC iniciar-se-ão no 2.º semestre de 2018, em que se solicitarão reuniões de trabalho de alto nível, junto das seguintes entidades:

- Comissões Parlamentares da Assembleia da República, com funções nos meios de transporte em análise (rodoviário; ferroviário; marítimo; e portuário);
- Representantes dos Ministérios do Governo com funções tutelares sobre os segmentos de transporte analisados (Planeamento e Infraestruturas; Ambiente; Mar, Economia; Institutos Públicos: IMT; Direções-gerais: DGRM, DGAE, DRET (Madeira), DRTA (Açores));
- Governo Regional dos Açores;
- Governo Regional da Madeira;
- Entidade Reguladora (AMT);
- Autoridades Portuárias.

---

<sup>830</sup> Substituiu o IMT na execução dessas tarefas desde 2014.

