

## PARECER/2023/27

### I. Pedido

1. A Comissão de Economia, Obras Públicas, Planeamento e habitação solicitou em 23 de fevereiro de 2023 à Comissão Nacional de Proteção de Dados (CNPD) a emissão de parecer sobre a Proposta de Lei 64/XV/1.<sup>a</sup> (Gov), que “Autoriza o Governo a aprovar um novo regime jurídico do serviço público de transporte de passageiros em táxi”, a qual vem acompanhada do Projeto do Decreto-Lei autorizado.

2. A CNPD emite parecer no âmbito das suas atribuições e competências enquanto autoridade administrativa independente com poderes de autoridade para o controlo dos tratamentos de dados pessoais, conferidos pelos artigos 57.º, n.º 1, alínea c); 58.º n.º 3, alínea b); 36.º, n.º 4, todos do Regulamento (UE) 2016/679, de 27 de abril de 2016 – Regulamento Geral sobre a Proteção de Dados (doravante RGPD), em conjugação com o disposto no artigos 3.º; 4.º n.º 2; 6.º, n.º 1, alínea a), todos da Lei n.º 58/2019, de 8 de agosto, que executa na ordem jurídica interna o RGPD (doravante LERGD).

### II. Análise

3. A Proposta de Lei n.º 64/XV/1.<sup>a</sup> (Gov) – doravante Proposta de Lei – e o Projeto do Decreto-Lei autorizado (doravante Projeto de Decreto-Lei) visam estabelecer o novo regime jurídico do serviço público do transporte de passageiros em veículos ligeiros, designados por transportes em táxi.

4. A futura disciplina jurídica, como decorre da Exposição de Motivos da Proposta de Lei, encontra-se centrada na modernização do setor do mercado de transporte táxi, adaptando-se aos recentes desenvolvimentos tecnológicos e organizacionais.

5. Assim e como resulta do seu objeto, “A presente lei autoriza o Governo a aprovar um novo regime jurídico do serviço público do transporte de passageiros em veículos ligeiros, comumente designados por táxi, designadamente quanto às regras de acesso à atividade, o seu exercício e organização, as competências das autoridades de transportes, o regime tarifário e ao regime sancionatório” (artigo 1.º da Proposta de Lei).

6. Por sua vez, o licenciamento da atividade de operador de táxi será atribuído ao Instituto da Mobilidade e dos Transportes (doravante IMT, I. P.) – cf. n.º 1 do artigo 4.º do Projeto de Decreto-Lei.

7. Se a Proposta de Lei de autorização não suscita qualquer reserva na perspetiva da proteção dos dados pessoais, já que no projetado regime jurídico encontramos disposições legais com impacto direto e indireto na proteção dos dados pessoais, assim como a definição de competências da CNPD, que iremos analisar separadamente.



### **i. Tratamentos de dados pessoais expressamente regulados**

8. As normas com impacto direto na proteção de dados pessoais encontram-se essencialmente no capítulo II respeitante ao acesso à atividade, designadamente na apresentação ou consulta dos elementos para efeitos do procedimento administrativo (artigo 5.º, n.º 4 e 5, do Projeto de Decreto-Lei), na consulta dos registos necessários para a aferir a idoneidade dos agentes de táxi (artigo 6.º, n.º 2, do Projeto de Decreto-Lei), bem como no registo e dever de informação, a cargo do IMT, I.P. (artigo 8.º do Projeto de Decreto-Lei).

9. O disposto no artigo 5.º, n.º 4, do Projeto de Decreto-Lei enumera os elementos que devem acompanhar o pedido de licenciamento para efeitos de acesso à atividade de transporte através de táxi, onde se inclui informação que pode corresponder a dados pessoais, o que ocorrerá sempre que o requerente seja pessoa singular e ainda quando a informação respeite às pessoas singulares membros dos órgãos sociais de requerente que seja pessoa coletiva (nome; número de identificação fiscal, morada, incluindo dos membros dos órgãos sociais, quando os candidatos sejam pessoas coletivas ou equiparadas; certidão de registo criminal, situação tributária em geral).

10. Por sua vez, no n.º 5 do artigo 5.º do Projeto de Decreto-Lei consagra-se que “[o]s interessados são dispensados da apresentação dos elementos instrutórios previstos no número anterior quando estes estejam em posse de qualquer autoridade administrativa pública nacional, devendo, para o efeito, dar o seu consentimento para que o IMT, I. P., proceda à respetiva obtenção, nos termos do artigo 28.º-A do Decreto-Lei n.º 135/99, de 22 de abril, na sua redação atual, e da alínea d) do artigo 5.º do Decreto-Lei n.º 92/2010, de 26 de julho, na sua redação atual”.

11. Este acesso, mediante consentimento do interessado, visa a dispensa de apresentação de documentos, simplificando o acesso a documentos em poder das entidades administrativas.

12. O disposto no artigo 8.º do Projeto de Decreto-Lei confere ao IMT, I.P., a função de manter um registo atualizado de todos os operadores de táxi, incluindo dos empresários em nome individual.

13. Estes tratamentos de dados pessoais não suscitam reservas do ponto de vista da sua conformidade com o regime jurídico de proteção de dados pessoais.

### **ii. Tratamentos de dados pessoais cuja previsão e regulação são omissas**

14. As normas com impacto significativo na proteção dos dados pessoais encontram-se estabelecidas no Capítulo III referente ao acesso ao mercado e sua organização, com destaque para a plataforma de recolha e gestão de informação da previsão do artigo 17.º do Projeto de Decreto-Lei e para a plataforma de serviços de táxi consagrada no artigo 22.º do Projeto de Decreto-Lei.



15. A plataforma de recolha e gestão de informação, que será disciplinada através de regulamento, está previsto no n.º 3, segundo o qual “[o]s regulamentos previstos no presente artigo devem acautelar as matérias relativas a confidencialidade e segredo comercial ou de negócio dos operadores de táxi”.
16. Porém, não se encontra estabelecida qualquer previsão relativamente à proteção dos dados pessoais dos motoristas que operam com os serviços de táxi, designadamente quanto ao sistema de GPS que venha a ser colocado nesses veículos e ao dever de prestar informação sobre o tratamento dos seus dados pessoais.
17. Demais, não se especifica com que dados é alimentada a referida plataforma, em especial, se alguns dos dados são extraídos das plataformas previstas no artigo 22.º do Projeto do Decreto-Lei, caso em que é necessário regular, neste plano legislativo, as categorias de informação recolhida e em que termos são salvaguardados os dados pessoais dos motoristas e dos clientes.
18. Por último, encontramos previstas plataformas de serviços de táxi no artigo 22.º do Projeto do Decreto-Lei, consagrando o seu n.º 1 que “[o]s serviços de transporte de táxi também podem ser disponibilizados através de plataformas de serviço dedicadas ou que agreguem outros serviços de mobilidade e transporte, desde que as atividades se encontrem devidamente segregadas”, acrescentando o n.º 2 que “[a]s plataformas de serviços de táxi, quando assentes em infraestruturas eletrónicas, devem disponibilizar estimativas de preço final ao consumidor, de acordo com as regras de formação das tarifas estabelecidas pelo presente decreto-lei e respetiva regulamentação.”
19. Adiante, no n.º 4 deste artigo 22.º do Projeto do Decreto-Lei, estabelece-se que “[o]s contratos celebrados por via eletrónica devem cumprir o disposto no Decreto-Lei n.º 7/2004, de 7 de janeiro, na sua redação atual”, disciplinando este último diploma o comércio eletrónico no mercado interno.
20. Ora, estas plataformas implicam necessariamente o tratamento de dados pessoais, não apenas dos motoristas dos táxis, como também dos clientes. Aliás, o funcionamento das plataformas parece pressupor a disponibilização aos clientes de aplicação eletrónica para o efeito da contratação dos serviços por via eletrónica. Mas também sobre o tratamento de dados pessoais no âmbito da utilização dessa aplicação o Projeto é omissivo. E, no entanto, dados pessoais tão relevantes como nome, n.º de telemóvel, localização, percurso, dados relativos ao pagamento dos serviços prestados, poderão estar aqui em causa.
21. É, pois, no mínimo surpreendente que este artigo não tenha qualquer previsão explícita dos tratamentos de dados pessoais, nada se dizendo sobre quem é o responsável pelo tratamento de dados pessoais realizado no contexto destas plataformas, nem que dados pessoais é legítimo tratar e por quanto tempo podem ser conservados. As preocupações de proteção do consumidor parecem esgotar-se na exigência de estimativas

de preço a cobrar, esquecendo a dimensão fundamental relativa à privacidade dos clientes no contexto da utilização destes serviços.

22. A CNPD considera, por isso, imprescindível a regulação no plano legislativo do tratamento de dados pessoais, em especial, especificando-se quem é o responsável pelo tratamento de dados pessoais, as categorias de titulares dos dados (motoristas e clientes), dados pessoais que podem ser objeto de tratamento e o tempo de conservação dos dados.

### iii. As competências da CNPD

23. O artigo 34.º do Projeto do Decreto-Lei enumera as entidades fiscalizadoras para o cumprimento do novo regime jurídico do serviço público de transporte de passageiros em táxi, mencionando a sua alínea g) a Comissão Nacional de Proteção de Dados.

24. A CNPD regista a propósito que este segmento normativo pretende não deixar quaisquer dúvidas quanto a tal competência quanto ao tratamento de dados pessoais, que desde logo a sua base legal no RGPD e na LERGD, nada tendo a adiantar a propósito.

### III. Conclusão

25. Nos termos e com os fundamentos acima expostos, a CNPD recomenda que no Projeto de Decreto-Lei se:

- a. Estabeleça, mediante previsão normativa, a proteção dos dados pessoais dos motoristas que operam com os serviços de táxi, regulando o tratamento dos seus dados pessoais e impondo que os mesmos tenham conhecimento dos sistemas de GPS que venham a ser colocados nos veículos;
- b. Preveja e regulasse, no artigo 22.º do Projeto, o tratamento de dados pessoais no âmbito das plataformas de serviços de táxis, em especial, especificando quem é o responsável pelo tratamento de dados pessoais, as categorias de titulares dos dados (motoristas e clientes), dados pessoais que podem ser objeto de tratamento e o tempo de conservação dos dados.

Lisboa, 15 de março de 2023



Filipa Calvão (Presidente, que relatou)