MINISTÉRIO DA ADMINISTRAÇÃO INTERNA

Portaria n.º 59/2026
de 19 de novembro

Sumário: Aprova as características dos equipamentos que integram o Sistema Táxi Seguro e os procedimentos de instalação das unidades móveis e dos equipamentos associado

O Decreto-lei n.º 9/2026, de 09 de fevereiro, que criou o sistema integrado de comunicação e segurança nos táxis, designado Sistema Táxi Seguro (STS), estabelece as disposições relativas à sua organização e funcionamento, bem assim os requisitos técnicos e específicos aplicáveis à sua operacionalização.

Determina que as características dos equipamentos, os procedimentos de instalação das Unidades Móveis e dos equipamentos associados, de ligação das centrais de mediação do serviço de táxi à central pública de alarmes, de processamento e armazenamento de dados, bem assim de certificação e validação dos sistemas e dispositivos alternativos, são aprovados por portaria do membro do Governo responsável pela Administração Interna

Assim, ao abrigo do disposto no artigo 15º do Decreto-lei n.º 09/2026, de 09 de fevereiro;

No uso da faculdade conferida pela alínea b) do artigo 205.º e pelo n.º 3 do artigo 264.º da Constituição da República;

Manda o Governo, pelo Ministro da Administração Interna, o seguinte:

Artigo 1.º

Objeto

1. A presente portaria aprova as características dos equipamentos que integram o Sistema Táxi Seguro e os procedimentos de instalação das unidades móveis e dos equipamentos associados.

2. Aprova, ainda, os requisitos e procedimentos de conexão das unidades móveis, de ligação das centrais de mediação do serviço de táxi e da central pública de alarmes, as funcionalidades dos aplicativos de gestão de pedidos de táxi, os procedimentos de processamento e armazenamento de dados, bem assim os procedimentos de certificação e validação dos sistemas e dispositivos alternativos, previstos no n.º 3 do artigo 9.º do Decreto-lei n.º 09/2026, de 09 de fevereiro.

3. As normas e disposições aprovadas nos números anteriores constam do anexo à presente portaria, da qual faz parte integrante.

A2026/S1/BO122/34253 | Portaria n.º 59/2026

Artigo 2.º

Entrada em vigor

A presente portaria entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

O Gabinete do Ministro da Administração Interna, aos 23 de outubro de 2026. — O Ministro da Administração Interna, *Carlos Sena Teixeira.*

A2026/S1/BO122/34253 | Portaria n.º 59/2026

ANEXO

(a que se refere o artigo 1º)

A. Características dos equipamentos

A.1. Unidade móvel, aptas a: *i)* recolha e transmissão de dados a partir do veículo*, ii*) incorporar taxímetros para efeitos de cálculo de tarifa e *iii)* estar equipado com aplicativo de gestão de pedidos, geo-localização de frota, comunicação de emergência, pagamento eletrónico e emissão de fatura.

Características:

- Ecrã táctil de pelo menos 7", com resolução mínima de 1024*600, com brilho 550cd/m²;
- Sistema operativo Android 11 ou superior;
- Processamento Quad Core 64-bit CPU, 2.0 GHz ou superior;
- Memória RAM 2 GB ou superior;
- Memória Armazenamento 16GB, com capacidade para suportar de 32 e de 64GB;
- DVR embutido;
- Leitor RFID/NFC embutido,
- Microfone e Speaker embutidos;
- Bluetooth 5.0, 4G, GPS com conector SMA, WiFi e GSM;
- Giroscópio embutido – 6 eixos;
- SIM *Card – hot swap;*
- Entrada de dispositivos de emissão de alertas;
- Deve suportar impressoras USB;
- Botões físicos de ligar/desligar, volume *up* e *down*;
- Alimentação 9-32V, Consumo típico 5W, Consumo Máximo 25W;
- Temperatura de armazenamento: até 60ºC;
- Temperatura de operação: até 50ºC;
- Nível de proteção: IP44;
- Suportar *Google Services*;
- Suportar *restart* programado;
- Ser capaz de implementar funcionalidades de IA como perdidos e achados;
- Operar como um taxímetro certificado, OIML e MID e ter entrada *Pulse*.

Os procedimentos de avaliação de conformidade do taxímetro, tendo em vista a sua disponibilização no mercado e colocação em serviço e o controlo do seu funcionamento após entrada em serviço, bem assim o controlo metrológico legal estão estabelecidos na Portaria n.º 15/2017, de 07 de abril.

A.2. Dispositivos de emissão de alertas de segurança, que permitam despoletar sinais de SOS

A2026/S1/BO122/34253 | Portaria n.º 59/2026

para as centrais públicas de alarmes, nos Centros de Comando da Polícia Nacional, perante situações de perigo ou outras emergências.

Características:

• Botão de emergência, instalado no veículo, suscetível de acionamento rápido, ativação comunicação direta e em alta-voz, localização GPS e a integração com a central pública de alarmes, disponíveis 24h.

A.3. Equipamentos de tecnologia PTT (Push-to-Talk) e PTV (Push-to-Video), permitindo a comunicação entre os condutores de táxi e as centrais públicas de alarmes ou entre esses e as centrais de mediação do serviço de táxi, por voz e através do envio de mensagens instantâneas ao pressionar o mecanismo de segurança, bem como o envio exclusivamente para a central pública de alarmes de vídeo (1 minuto de gravação) em tempo real, proporcionando comunicação visual instantânea para complementar as mensagens de voz e texto.

Os equipamentos devem obedecer aos seguintes requisitos:

• Comunicação interativa, bidirecional;
• Comunicação por voz e a transmissão de dados vídeo, com alta qualidade e resolução;
• Microfone PTT (com *speaker*), com sistema de alta voz incorporado e com suporte, compatível com as unidades móveis a serem fornecidas;
• Captação de imagens da frente e do interior do veículo, com infravermelho, de modo a possibilitar visão noturna;
• Comunicação encriptada *end-to-end* (E2EE).

B. Procedimentos de instalação das unidades móveis e dos equipamentos associados e de conexão à central pública de alarmes e às centrais de mediação do serviço de táxi

B.1. Preparação e verificação de conformidade técnica dos equipamentos

Antes de se iniciar a instalação física, deve-se garantir a validação técnica exigida pela Polícia Nacional (PN):

• Verificação de conformidade técnica dos equipamentos: validar se a unidade móvel e periféricos são conformes com as características e requisitos dos equipamentos, definidos na secção A;
• *Checklist* de *hardware*: confirmar a presença da unidade móvel e dos demais equipamentos.

B.2. Instalação da unidade móvel e conectividade

A unidade móvel atua como núcleo do sistema:

A2026/S1/BO122/34253 | Portaria n.º 59/2026

• Localização centralizada e visível: a unidade móvel deve ser instalada na parte central do painel de bordo ou em local que permita a leitura direta das tarifas por parte do passageiro, no banco traseiro;
• Ergonomia do condutor: o dispositivo deve estar fixo de forma a permitir ao taxista operar as funcionalidades de navegação e o equipamento PTT, sem desviar a atenção da estrada, mantendo a conformidade com as normas de segurança rodoviária;
• Ligação ao barramento (CANBUS/Impulsos): deve ser corretamente conectada à fonte de dados de velocidade do veículo, de forma a garantir a precisão da unidade móvel, para efeitos de cálculo de tarifa;
• Conectividade: deve ser instalada de forma a permitir enviar, sem restrições, a sua posição geográfica para a central pública de alarmes, através da rede 4G.

B.3. Integração de periféricos (Nó de segurança)

A instalação dos equipamentos PTV deve obedecer ao seguinte:

• Câmara de cabine: instalar no topo do para-brisas, virada para o habitáculo, garantindo que o ângulo de visão cubra o condutor e todos os lugares de passageiros;
• Câmara frontal: orientada para a via;
• Configuração de privacidade: validar que o envio de dados, correspondentes a um minuto de gravação, apenas ocorre com a ativação do sistema de socorro pelo condutor e que o armazenamento de dados cumpre as normas e disposições legais do Regime Jurídico Geral de Proteção de Dados Pessoais.

B.4. Instalação dos dispositivos de emissão de alertas

A instalação dos dispositivos de emissão de alertas deve obedecer ao seguinte:

• botão primário: posicionado junto à consola lateral inferior para acionamento silencioso;
• botão secundário: colocado num local acessível, mas fora do alcance visual do passageiro;
• teste de gatilho: verificar se o acionamento dispara imediatamente o protocolo PTV para a central pública de alarmes.

B.5. Configuração das comunicações PTT e PTV

B.5.1. Estabelecer a ligação direta e bidirecional da unidade móvel com a central de mediação do serviço de táxi:

• Sistema rádio PTT: configurar o canal de voz prioritário sobre IP para comunicações de suporte à receção, organização, gestão e seguimento dos pedidos de serviço de táxi;

B.5.2. Estabelecer a ligação direta e bidirecional da unidade móvel com a central pública de alarmes:

A2026/S1/BO122/34253 | Portaria n.º 59/2026

• Sistema rádio PTT: configurar o canal de voz prioritário sobre IP para comunicações de socorro;
• *Streaming* de vídeo: validar o débito mínimo de 1 Mbps para garantir imagens fluidas em tempo real durante emergências.

B.6. Validação de sistema e averiguação de conformidade

A conclusão das etapas de instalação física e lógica é formalizada através de um processo de verificação oficial que assegura a integridade operacional da solução:

• Certificação e teste de comunicação: a PN realiza a validação da compatibilidade técnica, efetuando testes de *stress* na ligação entre a unidade móvel e a CPA. Este teste é obrigatório para garantir que os alertas de segurança, a geo-localização e o *streaming* de vídeo chegam à CPA, em tempo real e sem interrupções;
• Auto de conformidade técnica: após a realização dos testes, e confirmando-se que a operacionalidade da ligação, a PN emitirá um auto de confirmação de conformidade das diferentes componentes do sistema, válido por dois anos, devendo ser renovado findo esse período. Esta validação serve como comprovativo de que a Unidade Móvel, com os acessórios que a compõem, está apta a ser devidamente integrada no ecossistema do Sistema Táxi Seguro, permitindo a comunicação bidirecional de voz e vídeo, prevista nos termos da lei;
• Responsabilidade de manutenção: qualquer alteração não autorizada detetada em fiscalizações posteriores ou que resulte na cessação da ligação à CPA, implica a suspensão imediata da licença e do alvará de transportador público, nos termos da lei.

B.7. Conformidade com o Regime Jurídico Geral de Proteção de Dados Pessoais e autorização da Comissão Nacional de Proteção de Dados

• O tratamento de dados pessoais, incluindo a recolha de imagens e dados de voz (apenas em situações de emergências, com o acionamento manual do dispositivo de emissão de alertas de segurança) e a geo-localização em tempo real, rege-se estritamente pelo disposto no Regime Jurídico Geral de Proteção de Dados Pessoais (RJGPDP), em vigor.
• Registo obrigatório: as entidades selecionadas para implementar o ecossistema STS devem estar previamente registadas e autorizadas pela Comissão Nacional de Proteção de Dados, nos termos da lei, para o tratamento, conservação e armazenamento dos dados pessoais recolhidos;
• Finalidade exclusiva: os dados recolhidos destinam-se exclusivamente a fins de interesse público — nomeadamente segurança urbana — sendo o seu acesso restrito às autoridades competentes, mediante pedido formal e devidamente fundamentado, em caso de incidente. Está previsto o registo obrigatório de *logs* de acesso, conforme os procedimentos de ligação

A2026/S1/BO122/34253 | Portaria n.º 59/2026

estabelecidos com a CPA;

• Transparência e informação ao titular dos dados: é obrigatória a afixação, no interior do veículo e em local claramente visível para o passageiro, de sinalética informativa que indique a existência de sistema de videovigilância, bem como a identificação da entidade responsável pelo tratamento dos dados pessoais.

B.8. Arquitetura de segurança e documentação de fluxos de dados sensíveis

Deve ser efetuado o mapeamento integral dos fluxos de dados, documentando de forma clara a origem da informação — designadamente a unidade móvel, os equipamentos PTT e PTV e a ligação ao sistema CANBUS —, o respetivo processamento local, os mecanismos de transmissão e os procedimentos de receção na central de mediação do serviço de táxi e na central pública de alarmes.

O sistema deve ainda seguir e aplicar, sempre que tecnicamente possível, as melhores práticas de segurança informática, incluindo a utilização de criptografia para proteção de dados em trânsito e em repouso, mecanismos de autenticação forte baseados em certificados digitais ou infraestrutura de chave pública (PKI), bem como a assinatura digital do *firmware*, garantindo a integridade e autenticidade do *software* instalado.

O sistema deve suportar mecanismos de gestão de logs e auditoria, assegurando a existência de registos imutáveis que documentem os acessos ao sistema e os acionamentos de alertas, a alteração de dados, entre outros.

Os logs devem ser armazenados de forma segura, com proteção contra alteração, eliminação ou adulteração, garantindo a sua integridade, rastreabilidade e disponibilidade para efeitos de auditoria e investigação.

B.9. Homologação técnica e integração com interfaces de programação de aplicações (API) do Sistema Táxi Seguro

As unidades móveis devem ser geridas a partir da plataforma operada pela central pública de alarmes. A integração com a plataforma deve ser feita através de APIs REST (*Representational State Transfer*), baseadas em *standards* abertos, utilizando autenticação OAuth 2.0 e comunicação segura via HTTPS (*HyperText Transfer Protocol Secure).*

A documentação técnica necessária à integração, incluindo a descrição completa dos *endpoints*, modelos de dados e mecanismos de autenticação, devidamente documentada através do OpenAPI Specification, será disponibilizada pela Polícia Nacional, mediante requerimento e validação prévia da conformidade técnica dos equipamentos que constituem a solução, visando a sua integração no ecossistema.

A2026/S1/BO122/34253 | Portaria n.º 59/2026

O sistema deve ser submetido a testes formais e a processo de homologação pela entidade competente, mediante procedimentos previamente definidos e documentados, antes da sua entrada em produção. Os ensaios devem ser realizados em ambiente de homologação dedicado e assegurar a conformidade funcional e técnica do sistema, incluindo testes de carga (*stress*), verificação de latência, mecanismos de recuperação em caso de falha e comportamento em cenários de perda de conectividade.

C. Procedimentos de ligação das centrais de mediação do serviço de táxi à central pública de alarmes do STS

C.1 Requisitos

Sem prejuízo dos requisitos de funcionamento estabelecidos no artigo 42º do regime jurídico geral dos transportes em veículos motorizados, aprovado pelo Decreto-lei n.º 19/2022 de 10 de junho, nas suas sucessivas alterações, as centrais de mediação do serviço de táxi devem ainda obedecer aos seguintes requisitos e procedimentos, para efeitos de ligação à central pública de alarmes do STS:

C.1.1 Requisitos técnicos:

A central de mediação do serviço de táxi deve:

- garantir comunicação permanente com a Polícia Nacional;
- utilizar equipamentos homologados e compatíveis com o STS;
- assegurar a geo-localização em tempo real e a receção de sinais de alertas SOS.

C.1.2 Requisitos administrativos:

A central de mediação do serviço de táxi deve:

- solicitar autorização formal à Polícia Nacional;
- demonstrar capacidade técnica e operacional;

Assinar termo de responsabilidade sobre:

- Integridade dos dados transmitidos;
- Confidencialidade;
- Manutenção dos equipamentos.

C.2. Procedimentos de ligação

C.2.1 Pedido de Autorização

A central de mediação do serviço de táxi apresenta pedido à PN contendo:

A2026/S1/BO122/34253 | Portaria n.º 59/2026

- identificação da entidade;
- descrição técnica da central de mediação de serviço de táxi;
- especificações dos equipamentos instalados nos táxis;
- plano de operação e manutenção.

A PN avalia:

- conformidade e compatibilidade técnicas;
- segurança das comunicações.

C.3 Testes de integração

Após aprovação preliminar:

- realizam-se testes de comunicação: a PN realiza testes de stress na ligação entre a unidade móvel e a central de mediação do serviço de táxi. Este teste é obrigatório para garantir que os alertas de segurança e a geo-localização chegam à central de mediação, em tempo real e sem interrupções;
- realizam-se testes de interoperabilidade entre a central de mediação do serviço de táxi e a central pública de alarmes;
- verifica-se a latência da transmissão da comunicação via rádio.

C.4 Homologação

Se os testes forem bem-sucedidos:

- a PN emite certificação de ligação;
- a central de mediação do serviço de táxi passa a operar integrada no STS.

C.4 Operação contínua

A central deve:

- manter contacto permanente com a PN;
- reportar incidentes e falhas técnicas;
- garantir manutenção periódica dos equipamentos;
- cumprir normas e regulamentações legais de proteção de dados e privacidade.

C.5 Responsabilidades da central de mediação de serviço de táxi

Monitorizar a frota;

- Prestar suporte aos passageiros que solicitam ou que utilizam o serviço de táxi e tratar as reclamações;

A2026/S1/BO122/34253 | Portaria n.º 59/2026

• Comunicação de alertas para a PN;
• Colaborar na fiscalização do bom funcionamento dos dispositivos instalados nos táxis e no cumprimento das boas práticas de utilização;
• Receber e reencaminhar alertas.

C.6 Protocolo de funcionamento entre a central de mediação do serviço de táxi e a central pública de alarmes

A eficácia do Sistema Táxi Seguro assenta numa distinção entre a gestão operacional e a intervenção de segurança, estruturada da seguinte forma:

• Gestão operacional: a central de mediação do serviço de táxi assume a responsabilidade primária pelo atendimento e resolução de solicitações de utentes que não configurem emergências. Isto inclui gestão de objetos perdidos/esquecidos, reclamações de serviço ou questões logísticas de funcionamento de equipamentos que não exigem intervenção imediata da PN.
• Intervenção de segurança: Priorização da linha vermelha. Esta separação de funções garante que a central pública de alarmes mantém a sua capacidade de comunicação e resposta desimpedidas para situações de pânico (SOS). A central de mediação assegura a continuidade do serviço e o apoio ao motorista em todas as outras dimensões da operação diária.

C.7 Incumprimento

A inobservância dos requisitos e procedimentos pode determinar a perda da autorização de ligação à CPA.

D. Aplicativos de gestão de pedidos

Os aplicativos de gestão de pedidos a disponibilizar no âmbito do STS devem obedecer aos seguintes requisitos e prever as seguintes funcionalidades:

D.1. Aplicativo móvel para o passageiro:

• Ser disponibilizado para download exclusivo nas lojas oficiais de aplicações para dispositivos Android e iOS (Play *Store* e App *Store*, respetivamente);
• Ser disponibilizado, pelo menos, nas línguas portuguesa e inglesa;
• Permitir o registo e autenticação de utilizadores;
• Permitir ao passageiro, em qualquer momento, solicitar um serviço de táxi;
• Permitir agendar uma viagem com a devida antecedência;
• Permitir visualizar, em tempo real, a quantidade de táxis em serviço e selecionar o veículo pretendido para a realização da corrida;

A2026/S1/BO122/34253 | Portaria n.º 59/2026

• Permitir calcular e visualizar o preço da viagem, após a inserção das localizações de origem e destino;
• Permitir visualizar o nome do condutor, a marca, o modelo e a matrícula do veículo selecionados para realizar a viagem, assim como a distância a que se encontra do ponto de recolha do passageiro e o tempo de espera estimado;
• Permitir acompanhar o progresso da viagem em tempo real, mostrando a distância e percurso realizado até ao destino e respetivo tempo de viagem;
• Permitir dar suporte a pagamento em numerário e eletrónico, sendo que para efeitos deste último deve permitir a realizações de pagamentos com cartões da rede nacional Vinte4, bem como com cartões Visa e Mastercard, através da leitura de um *QR-Code*;
• Permitir dar gorjetas aos condutores;
• Permitir despoletar um sinal de alerta para os Centros de Comando (apenas durante a viagem);
• Permitir avaliar a experiência do passageiro após uma viagem, designadamente no que respeita à qualidade do serviço, ao conforto do veículo, à cordialidade do motorista e à pontualidade, através de um sistema de classificação de até 5 (cinco) estrelas e de uma caixa de texto para comentário;
• Permitir consultar o seu histórico de viagens realizadas;
• Disponibilizar informações sobre a política de privacidade dos dados, os termos e condições subjacentes ao uso do aplicativo.

D.2. Aplicativo móvel para o condutor, disponível nas unidades móveis a instalar nos veículos:

• Ser configurado nas unidades móveis, a instalar nos veículos;
• Estar disponível, pelo menos, na língua portuguesa;
• Permitir o registo e autenticação de utilizadores, devendo haver uma validação manual a partir da central de mediação de serviço de táxi, que certifique que o veículo está a operar em conformidade com o sistema;
• Permitir receber e gerir os pedidos de viagem, efetuados pelos passageiros através do respetivo aplicativo móvel ou atribuídas pela central de mediação de serviço de táxi;
• Permitir consultar, em qualquer momento, as viagens que lhe estão atribuídas;
• Permitir a distribuição inteligente das corridas, baseado na proximidade do veículo;
• Para cada pedido de viagem, permitir visualizar a localização exata do utente, a distância e o tempo estimado do percurso a realizar e o valor do serviço associado;
• Permitir dar instruções de navegação ao condutor que lhe possibilitem chegar mais rápida e eficientemente ao ponto de recolha do passageiro e, posteriormente, de garantir o seu transporte até ao ponto de destino;
• Permitir consultar o histórico de viagens realizadas;
• Disponibilizar informações sobre a política de privacidade dos dados, os termos e condições subjacentes ao uso do aplicativo.

A2026/S1/BO122/34253 | Portaria n.º 59/2026

E. Processamento e armazenamento de dados

Nos termos do Regime Jurídico Geral de Proteção de Dados Pessoais, o responsável pelo tratamento de dados é quem assegura a conformidade da implementação do sistema e do tratamento dos dados, com as exigências legais e regulamentares aplicáveis, nomeadamente, a obrigação de notificação prevista no artigo 23º, e demais obrigações, junto da Comissão Nacional de Proteção de Dados e perante os titulares dos dados.

Tendo em consideração a categoria de dados tratados, a Polícia Nacional é a entidade responsável pelo tratamento dos dados pessoais, concretamente através da Direção dos Centros de Comando e Controlo.

O armazenamento e o processamento de todos os dados de áudio e imagem recolhidos através do STS são realizados de forma centralizada na infraestrutura de armazenamento (*data center*) da Polícia Nacional.

O acesso a estes registos é estritamente limitado às autoridades policiais competentes, mediante a utilização de chaves de cifra e protocolos de autenticação robustos, geridos pela própria Polícia Nacional. Esta centralização garante que os dados pessoais dos utentes e motoristas beneficiam dos mecanismos de segurança física e lógica de alto nível do Estado, prevenindo acessos não autorizados por terceiros e assegurando o cumprimento integral dos princípios de proteção de dados e sigilo previstos no RJGPDP.

Ao processamento e armazenamento dos dados captados pelas unidades móveis e acessórios que as integram e transmitidos à central pública de alarmes, nomeadamente à gravação de dados voz e das imagens, o acesso aos mesmos e o seu prazo de conservação, aplicam-se as disposições previstas no Regulamento de Funcionamento dos Centros de Comando e Controlo da Polícia Nacional, aprovado pela Portaria n.º 40/2021, de 09 de julho.

F. Certificação e validação dos sistemas e dispositivos alternativos, previstos no n.º 3 do artigo 9º do decreto-lei n.º 09/2026, de 09 de fevereiro

F.1. Objetivo

A presente secção define os requisitos técnicos e os procedimentos de validação para os sistemas e dispositivos alternativos ao STS, destinados aos proprietários que optem pelas modalidades previstas nas alíneas a) e b) do n.º 3 do artigo 9.º do Decreto-lei n.º 09/2026, de 09 de fevereiro, garantindo a conformidade e interoperabilidade da solução preconizada com o STS.

F.2.Especificações dos equipamentos

Para efeitos de licenciamento, os equipamentos devem cumprir os seguintes requisitos mínimos:

A2026/S1/BO122/34253 | Portaria n.º 59/2026

• Aparelho rádio ligado a uma estação de rádio fixa com acesso ao Centro de Comando e Controlo da Polícia Nacional, previsto na alínea a) do n.º 3 do artigo 9.º do Decreto-lei n.º 09/2026, de 09 de fevereiro: deve ser baseado em tecnologia PTT, via rede 4G, garantindo cobertura nacional e ligação prioritária à central pública de alarmes (CPA);
• Dispositivo que viabiliza o meio eletrónico de pagamento, previsto nas alíneas a) e b) do n.º 3 do artigo 9.º do Decreto-lei n.º 09/2026, de 09 de fevereiro: deve ter interface Android (versão 11 ou superior) que permita a instalação e operação de aplicativos de pagamento através da rede Vinti4, Visa e Mastercard, QR *Code* e *mobile money*, integrando a função de pagamento no mesmo *hardware* de comunicação.
• Ou, em alternativa, o dispositivo que viabiliza o meio eletrónico de pagamento também pode ser um aparelho com características e funcionalidades *smart* POS (*Point of Sale*), com conexão própria via 4G e impressora ou possibilidade de envio de recibo eletrónico.
• Sistema de luz avisadora exterior que possibilite a mensagem visível de SOS, previsto na alínea b) do n.º 3 do artigo 9.º do Decreto-lei n.º 09/2026, de 09 de fevereiro: deve ser comandada pelo aparelho rádio, permitindo a ativação física e lógica de um dispositivo de acionamento de sinalização de emergência, com envio automático e simultâneo de coordenadas GPS para o Centro de Comando.

F.3. Procedimento de instalação e configuração

A instalação física dos dispositivos alternativos deve seguir padrões de robustez automóvel:

• Alimentação: ligação direta à bateria do veículo com proteção por fusível dedicado e sistema de *auto power on*, ao ligar a ignição.
• Fixação: os dispositivos devem ser robustos, próprios para instalação em viatura (em suporte fixo no painel), garantindo que o dispositivo para pagamentos e o equipamento PTT estejam ao alcance permanente e imediato do condutor.

F.4. Protocolo de validação e averiguação técnica

À semelhança do STS, os sistemas e dispositivos alternativos estão sujeitos à verificação e validação prévia de conformidade técnica pela PN:

• Teste de ligação rádio: demonstração prática para verificação da emissão e receção de áudio fidedigno entre o veículo e a CPA;
• Validação de pagamento: demonstração funcional da capacidade de processamento de meios eletrónicos de pagamento no dispositivo;
• Averiguação de funcionamento do sistema de luz avisadora SOS: realização de teste de ativação da luz avisadora exterior e de envio de alerta georreferenciado para a CPA;
• Auto de conformidade técnica: após a realização dos testes, e confirmando-se que a operacionalidade da ligação, a PN emitirá um auto de confirmação de conformidade dos

A2026/S1/BO122/34253 | Portaria n.º 59/2026

sistemas e dispositivos, válido por dois anos, devendo ser renovado findo esse período. Esta validação serve como comprovativo de que os sistemas e dispositivos verificados estão aptos a poder funcionar, nos termos previstos na lei.

F.5. Conformidade com o Regime Jurídico Geral de Proteção de Dados Pessoais e autorização da Comissão Nacional de Proteção de Dados

À semelhança do que sucede com os equipamentos que integram o STS, o tratamento de dados pessoais, incluindo a recolha de dados áudio e a comunicação da geo-localização em tempo real, deverá observar estritamente o disposto no Regime Jurídico Geral de Proteção de Dados Pessoais, em vigor.

• Registo obrigatório: as entidades selecionadas para implementar os sistemas alternativos devem estar previamente registadas e autorizadas pela Comissão Nacional de Proteção de Dados, nos termos da lei, para o tratamento, conservação e armazenamento dos dados pessoais recolhidos;
• Finalidade exclusiva: os dados recolhidos destinam-se exclusivamente a fins de interesse público — nomeadamente segurança urbana — sendo o seu acesso restrito às autoridades competentes, mediante pedido formal e devidamente fundamentado, em caso de incidente. Está previsto o registo obrigatório de *logs* de acesso, conforme os procedimentos de ligação estabelecidos com a CPA;
• Geo-localização: os dados de localização transmitidos pelo aparelho rádio para fins de socorro são processados exclusivamente em ambiente de servidor seguro, a disponibilizar pela PN;
• Dados de voz: as comunicações rádio de emergência são gravadas centralizadamente para fins de auditoria e prova, seguindo os mesmos princípios de segurança aplicados ao STS.

F.6. Incumprimento

A utilização de sistemas ou dispositivos alternativos que não tenham sido previa e devidamente validados pela PN, ou que apresentem falhas no meio de pagamento eletrónico, é condição de licenciamento ou de manutenção da licença de atividade e do alvará de transportador público, conforme estipulado no n.º 3 do Artigo 9.º do Decreto-lei n.º 09/2026, de 09 de fevereiro.

A2026/S1/BO122/34253 | Portaria n.º 59/2026