

## Duarte Silveira

---

**De:** Bruno Ribeiro Tavares <Bruno.RibeiroTavares@ar.parlamento.pt>  
**Enviado:** 31 de maio de 2016 19:24  
**Para:** Assuntos Parlamentares  
**Cc:** Iniciativa legislativa  
**Assunto:** Projeto de Lei n.º 249/XIII/1.ª (PCP)  
**Anexos:** pjl249-XIII.doc

**Importância:** Alta

Exma. Senhora Presidente da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores,

Encarrega-me a Chefe do Gabinete de Sua Excelência o Presidente da Assembleia da República, Dra. Maria José Ribeiro, de, para efeitos do disposto no n.º 2 do artigo 229.º da Constituição da República Portuguesa e do artigo 142.º do Regimento da Assembleia da República, enviar cópia da iniciativa infra, para emissão de parecer no prazo de 20 dias, nos termos da Lei n.º 40/96, de 31 de agosto, e do n.º 4 do artigo 118.º do Estatuto Político-Administrativo da Região Autónoma dos Açores:

**Projeto de Lei n.º 249/XIII/1.ª (PCP)**

*Altera o Regime Jurídico do Serviço Público do Transporte de Passageiros, aprovado pela Lei n.º 52/2015, de 9 de junho*

Com os meus melhores cumprimentos,

**Bruno Ribeiro Tavares**

Assessor do Presidente da Assembleia da República

Palácio de São Bento  
1249-068 Lisboa  
T. + 351 213 919 267

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES	
ARQUIVO	
Entrada <b>1610</b>	Proc. n.º <b>02-08</b>
Data: <b>01/05/16</b>	N.º <b>2261</b>



**PARTIDO COMUNISTA PORTUGUÊS**  
**Grupo Parlamentar**

**PROJETO DE LEI N.º 249/XIII – 1.ª**

**Altera o Regime Jurídico do Serviço Público do Transporte de Passageiros,  
aprovado pela Lei n.º 52/2015, de 9 de junho**

**Exposição de Motivos**

A lei do Regime Jurídico do Serviço Público do Transporte de Passageiros veio demonstrar à evidência a visão fundamentalista do Governo e da maioria PSD/CDS-PP que então se encontravam em funções, e a consagração da sua doutrina, não do “Estado [supostamente] regulador”, mas sim verdadeiramente do “Estado desregulador”.

As implicações desta lei incidem sobre as atuais empresas públicas de transportes, sobre o conjunto dos operadores privados de transportes, sobre as autarquias locais, sobre os utentes e os trabalhadores das atuais empresas de transportes, das atuais autoridades metropolitanas de transportes, etc., etc.

Ora, perante uma operação desta envergadura, tudo faria crer que teríamos uma verdadeira discussão pública, digna desse nome, que se pautasse pela abertura e consideração efetiva da participação de todos, a começar pelo sector. Mais uma vez aconteceu o contrário. Aliás, importa recordar que, face à [pseudo] discussão pública que se registou, o então Governo colocou alterações profundas em relação ao anteriormente apresentado, e matérias novas, designadamente a extinção das Autoridades Metropolitanas de Transporte de Lisboa e Porto que então se decretou – aqui sim, sem discussão pública e sem sequer ouvir as entidades envolvidas.

O Governo PSD/CDS-PP quis impor um caminho candidamente batizado de «concorrência regulada» – que na verdade significa a entrega da exploração do serviço público de transporte aos grupos económicos. É uma opção errada, que já causou enormes prejuízos aos utentes, ao estado e aos trabalhadores. É a opção das grandes multinacionais europeias que almejam gerir todos os sistemas na Europa e assim cobrar avultadas rendas aos povos.

A lei em vigor determinou uma consideração formal de «autoridade» para os municípios e comunidades intermunicipais, bem como as responsabilidades de financiamento, quer das compensações por serviço público; quer das despesas de investimento; quer das despesas com as autoridades de transportes. Foi a total pulverização da autoridade do estado e da administração pública para o sector, com a definição de centenas (!) de autoridades de transportes, na esmagadora maioria dos casos sem a base técnica nem os meios nem a igualdade de condições na relação com os interesses privados e os grupos económicos.

A lei em causa tornou provisórias todas as concessões rodoviárias, apontando para a sua extinção até 31/12/2019, e estabelecendo um mecanismo de renovação provisória entre 31/6/2016 e 31/12/2019. Mas apontando-se para regimes concursais *a posteriori*, como se aponta na lei em vigor, isso significa uma precariedade total no sector, com dois níveis de instabilidade: para os trabalhadores e para as empresas no seu conjunto.

Ou seja, primeiro desarticula-se e deixa-se em situação de rutura os serviços, ao nível do IMT; asfixia-se as autarquias, impõe-se condições insustentáveis para o próprio funcionamento das estruturas do Estado (central e local!) – e depois sacode-se as responsabilidades para as câmaras municipais e comunidades intermunicipais, e salve-se quem puder. Foi este o modelo seguido de forma sistemática e deliberada, e é esse o modelo em relação ao qual se impõe uma rutura clara e concreta.

A presente iniciativa pretende contribuir para uma abordagem global e sistematizada relativamente ao debate que importa fazer com urgência para corrigir e alterar as normas em vigor deste Regime Jurídico e a forma como o mesmo é implementado no terreno.

Com este Projeto de Lei, o PCP pretende

- Salvaguardar a diferença entre a intervenção das autarquias e das suas comunidades intermunicipais ou áreas metropolitanas, e aquilo que deve ser uma responsabilidade indeclinável do poder central, no tocante às políticas de investimento e financiamento dos sistemas de transportes públicos, suas infraestruturas, sua modernização;
- Estabelecer que, no atual quadro institucional, em que a Regionalização ainda não passou do papel (isto é, daquilo que determina a Constituição da República Portuguesa) para a prática concreta e para a gestão descentralizada e mais participada dos recursos do Estado, deve em todo o caso prevalecer o princípio da aplicação dos recursos na base da

proximidade – isto é, com a efetiva consideração das soluções apontadas ao nível regional e local para as políticas e estratégias de mobilidade e transportes;

- Considerar a figura do “operador interno”, já consagrada no direito comunitário, como a solução de base que permite desde logo às autoridades e ao Estado a garantia da oferta de qualidade no transporte às populações, combatendo a ideia da “pseudo obrigatoriedade” da privatização do serviço público;
- Retirar a injustiça do ónus e da sobrecarga sobre os municípios, e sobre as estruturas intermunicipais e metropolitanas, do financiamento dos sistemas de transportes públicos para os respetivos territórios, como suposta contrapartida sobre qualquer pretensão do poder local no sentido de intervir ou influenciar na procura de melhores soluções para a população que representa – e assim eliminando em concreto as normas que impõem esse ónus para os municípios no diploma presentemente em vigor, designadamente as alíneas d), e) e g) do número 2 do artigo 4.º do Regime Jurídico anexo à referida lei.

Sem prejuízo das presentes alterações ao quadro legal em vigor, importa referir que é uma incontornável necessidade, decorrente da situação que foi colocada, que sejam criadas novamente as Autoridades Metropolitanas de Transportes de Lisboa e do Porto. No entanto, tal decisão tem de ser concretizada numa iniciativa autónoma e posterior à alteração deste regime jurídico.

Assim, ao abrigo da alínea b) do Artigo 156.º da Constituição da República e da alínea b) do número 1 do Artigo 4.º do Regimento da Assembleia da República, os deputados do Grupo Parlamentar do PCP apresentam o seguinte Projeto de Lei:

#### **Artigo 1.º**

##### **Objeto**

A presente lei procede à primeira alteração à Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, que «aprova o Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros e revoga a Lei n.º 1/2009, de 5 de janeiro, e o Regulamento de Transportes em Automóveis (Decreto n.º 37272, de 31 de dezembro de 1948)»,

#### **Artigo 2.º**

##### **Alteração à Lei n.º 52/2015, de 9 de junho**

Os artigos 6.º e 8.º da Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, que «aprova o Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros e revoga a Lei n.º 1/2009, de 5 de janeiro, e o

Regulamento de Transportes em Automóveis (Decreto n.º 37272, de 31 de dezembro de 1948)», bem como os artigos 2.º, 4.º, 5.º, 10.º, 11.º, 14.º, 16.º, 17.º, 18.º, 19.º, 26.º, 32.º, 33.º, 34.º, 38.º, 40.º e 41.º do Anexo a que se refere o artigo 2.º da mesma lei e os capítulos I, II e III do Anexo ao referido Regime Jurídico a que se refere o seu artigo 14.º, passam a ter a seguinte redação:

«Artigo 6.º

(...)

1. (...)
2. Sem prejuízo de o Estado se manter como autoridade de transportes competente até ao termo do período referido nas alíneas c) e d) do n.º 1 do artigo 5.º do RJSPTP, o Estado deve celebrar, até 31 de dezembro de 2016, acordos ou contratos interadministrativos com as comunidades intermunicipais, áreas metropolitanas ou, quando se trate de serviços públicos de transporte de passageiros de âmbito municipal, com os municípios, com vista à delegação, total ou parcial, das competências que lhe cabem enquanto autoridade de transportes relativamente a tais operadores nestas entidades.
3. (...)

Artigo 8.º

(...)

1. Os regimes legais, regulamentares, contratuais, ou que decorram de ato administrativo, aplicáveis à exploração do serviço público de transporte de passageiros por operadores internos vigentes à data de entrada em vigor do RJSPTP mantêm-se em vigor até ao termo da sua duração.
2. (...)

ANEXO

(a que se refere o artigo 2.º)

Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros

Artigo 2.º

(...)

1. (...)
2. (...):
  - a) (...);
  - b) (...):
    - i) (revogado);
    - ii) (...);

- iii) (...);
- iv) (revogado).

#### Artigo 4.º

(...)

1. Constituem atribuições das autoridades de transportes a definição dos objetivos estratégicos do sistema de mobilidade, o planeamento, a organização, a operação, a atribuição, a fiscalização e a divulgação do serviço público de transporte de passageiros, por modo rodoviário, fluvial, ferroviário e outros sistemas guiados.
2. No caso do Estado central enquanto autoridade de transportes, acrescem às atribuições referidas no número anterior o investimento, o financiamento e o desenvolvimento do serviço público de transporte de passageiros.
3. Para prossecução das suas atribuições, as autoridades de transportes têm as seguintes competências:
  - a) Organização, planeamento, desenvolvimento e articulação das redes e linhas do serviço público de transporte de passageiros, bem como dos equipamentos e infraestruturas a ele dedicados;
  - b) Exploração através de meios próprios e ou da atribuição a operadores de serviço público, por meio da celebração de contratos de serviço público ou mera autorização, do serviço público de transporte de passageiros;
  - c) Determinação de obrigações de serviço público;
  - d) Determinação e aprovação dos regimes tarifários a vigorar no âmbito do serviço público de transporte de passageiros;
  - e) Fiscalização e monitorização da exploração do serviço público de transporte de passageiros;
  - f) Realização de inquéritos à mobilidade no âmbito da respetiva área geográfica;
  - g) Promoção da adoção de instrumentos de planeamento de transportes na respetiva área geográfica;
  - h) Divulgação do serviço público de transporte de passageiros;
4. No caso do Estado central enquanto autoridade de transportes, acrescem às competências referidas no número anterior as seguintes:

- a) Investimento nas redes, equipamentos e infraestruturas dedicados ao serviço público de transporte de passageiros, sem prejuízo do investimento a realizar pelos operadores de serviço público;
  - b) Financiamento do serviço público de transporte de passageiros, bem como das redes, equipamentos e infraestruturas a este dedicados, e financiamento das obrigações de serviço público e das compensações pela disponibilização de tarifários sociais bonificados determinados pela autoridade de transportes;
  - c) Recebimento de contrapartidas pelo direito de exploração de serviço público de transporte de passageiros.
5. À coordenação de atribuições e competências entre as entidades referidas no presente artigo é aplicável, com as devidas adaptações, o disposto no Regime Jurídico dos Instrumentos de Gestão Territorial.

#### Artigo 5.º

(...)

1. (...):
  - a) (...);
  - b) (revogado);
  - c) (revogado);
  - d) (revogado);
  - e) (...);
  - f) (...).
2. (...)
3. (...).

#### Artigo 10.º

(...)

1. (...).
2. (...).
3. (revogado).
4. (revogado).
5. (revogado).
6. (...):
7. (...).

8. (...).
9. O ato de delegação e ou partilha de competências previsto no presente artigo não prejudica nem dispensa a necessidade de audição prévia aos municípios nos processos de decisão referentes aos sistemas de transportes no respetivo território.

#### Artigo 11.º

(...)

1. Sem prejuízo da responsabilidade do Estado pelo financiamento das obrigações de serviço público de transporte de passageiros, as autoridades de transportes competentes podem estabelecer mecanismos de financiamento das obrigações da sua competência que impliquem, designadamente, a afetação do produto das seguintes receitas:

*a)* (...);

*b)*(...);

*c)* (...);

*d)* (revogado);

*e)* (...);

*f)* (...);

*g)* (...);

*h)* (...);

*i)* (...).

2. (revogado).

3. (revogado).

4. (revogado).

5. (revogado).

6. (revogado).

7. (revogado).

8. (revogado).

9. (revogado).

10. (revogado).

11. (revogado).

12. (revogado).

13. (revogado).



## Artigo 14.º

(…)

1 — As autoridades de transportes planeiam e coordenam os serviços públicos de transporte de passageiros da sua competência, por forma a promover a equidade de tratamento e de oportunidades dos cidadãos no acesso aos transportes, contribuindo para a coesão económica, social e territorial, devendo, para o efeito, assegurar, de forma progressiva até 3 de dezembro de 2019, no mínimo, os níveis de serviço público de transporte de passageiros que tomem por referência os elementos constantes do anexo ao presente RJSPTP, que dele faz parte integrante.

2 - (...).

3 - (...).

4 - Os níveis mínimos de serviço público de transporte de passageiros são definidos e atualizados por decreto-lei, ouvidos os municípios e as comunidades intermunicipais ou as áreas metropolitanas em razão do território em causa.

## Artigo 16.º

(…)

1. (...):

a) (...);

b) (...):

i) (...);

ii) (...);

c) (...).

2. Os contratos de serviço público podem abranger uma linha, um conjunto de linhas ou uma rede que abranja a área geográfica de uma ou mais autoridades de transportes competentes contíguas, devendo privilegiar a articulação e o funcionamento em rede do sistema de transportes.

## Artigo 17.º

(…)

1. Os operadores internos exploram diretamente o serviço público de transporte de passageiros, em conformidade com o disposto no Regulamento.

2. (revogado).

3. (...).

4. (...).

#### Artigo 18.º

(...)

- a) Caso não haja lugar a operador interno ou a exploração direta pelas autoridades de transportes competentes com recurso a meios próprios, a seleção de qualquer operador de serviço público segue o regime jurídico estabelecido no Regulamento e no Código dos Contratos Públicos, sem prejuízo do disposto no presente RJSPTP.
- b) (...).
- c) (...).

#### Artigo 19.º

(...)

1. (...).
2. A exploração do serviço público de transporte de passageiros referida no número anterior pode apenas ser adjudicada por ajuste direto pela autoridade de transportes competente em situações excecionais destinadas a assegurar o interesse público, designadamente em caso de rutura ou de risco eminente de rutura de serviços ou em situações de emergência.
3. (...).
4. (...).

#### Artigo 26.º

(...)

(revogado)

#### Artigo 32.º

##### Acordos de exploração conjunta e subcontratação

1. (revogado).
2. Dois ou mais operadores internos que se encontrem a explorar o serviço público de transporte de passageiros em zonas geográficas adjacentes ou em percursos ou horários total ou parcialmente coincidentes podem propor às autoridades de transportes competente uma exploração conjunta da totalidade ou de parte dos serviços que explorem.
3. (...).
4. (...).
5. (...).

#### Artigo 33.º

(...)

1. O serviço público de transporte de passageiros expresso é explorado mediante autorização

do IMT, I.P., nos termos de legislação especial.

2. (...).
3. (...).
4. (...).

#### Artigo 34.º

(...)

1. (...).
2. (...):
  - a) (...);
  - b) (...);
  - c) (...);
  - d) (...);
  - e) (...);
  - f) (...);
  - g) (...);
  - h) Exploração do serviço através da utilização do serviço de aluguer de veículos de passageiros sem condutor, nos termos da respetiva legislação.
3. (...).
4. (...).

#### Artigo 38.º

(...)

- a) As regras gerais relativas à criação e disponibilização de títulos de transporte e aos sistemas de transportes inteligentes são definidas por decreto-lei.
- b) (...).
- c) (...).
- d) (...).

#### Artigo 40.º

(...)

1. Sem prejuízo das regras tarifárias previstas contratualmente, podem ser estabelecidas pela autoridade de transportes regras gerais relativas à fixação de valores máximos de preços e atualização das tarifas, em qualquer dos casos sendo assegurada a conformidade com o decreto-lei referido no n.º 1 do artigo 38.º.
2. (...).
3. (...).

4. (...).

#### Artigo 41.º

(...)

1. (...).

2. (...).

3. A repartição de receitas do passe social intermodal pelos operadores será proporcional à repartição ponderada do número de passageiros e número de passageiros quilómetros transportados pelos operadores, tendo em conta o modo de transporte.

4. A fórmula de cálculo para aplicação do disposto no número anterior é definida por portaria dos membros do Governo responsáveis pela tutela das áreas das finanças e dos transportes.

5. Compete à autoridade de transportes competente, no respetivo território, monitorizar a distribuição das receitas entre os diferentes operadores, e a correta aplicação dos critérios definidos, a partir dos dados registados nos sistemas de bilhética ou, caso estes não existam, promovendo os necessários inquéritos à mobilidade.

### Anexo ao Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros

(a que se refere o artigo 14.º do RJSPTP)

#### Níveis mínimos do serviço público de transporte de passageiros

##### I. Critérios

1. (...):

a) (...).

b) (...).

c) (...).

d) (...).

e) (...).

2. (...).

a) (...);

b) (...).

3. (revogado)

##### II. Cobertura territorial

1. (...).

2. (...).
3. (...):
  - a) (...);
  - b) Todas as sedes de concelho devem dispor de um serviço público de transporte de passageiros regular ou, quando a procura não o justifique, serviço público de transporte de passageiros flexível, que assegure a sua conexão com as restantes sedes de concelho da comunidade intermunicipal ou área metropolitana em que se insiram, sem prejuízo do disposto no critério IV.

### III. Cobertura temporal

1. (...)
2. (...):
  - a) (...);
  - b) (...).
3. Para efeitos de configuração do nível mínimo de serviço público de transporte de passageiros, devem ser cumpridos, através de serviço público de transporte de passageiros regular ou, quando a procura não o justifique, serviço público de transporte de passageiros flexível, os seguintes critérios de cobertura temporal:
  - a) (...);
  - b) Ligações entre um local e a respetiva sede de concelho, no mínimo em cinco dias da semana, que assegurem pelo menos:
    - i) (...);
    - i) (...);
  - c) Ligações entre sedes de concelho, que assegurem pelo menos:
    - i) (...);
    - ii) (...).
4. Nas deslocações dentro de um perímetro urbano com mais de 20 000 habitantes, que assegurem, pelo menos :
  - a) Duas circulações por hora nos períodos de ponta da manhã e da tarde durante os

- períodos letivos e de férias escolares;
- b) Uma circulação por hora no corpo de dia, durante todo o ano.
5. Nas deslocações dentro de um perímetro urbano com mais de 50 000 habitantes, que assegurem pelo menos:
- a) Quatro circulações por hora nos períodos de ponta da manhã e da tarde durante os períodos letivos e de férias escolares;
- b) Duas circulações por hora no corpo de dia, durante todo o ano.
6. Nos perímetros urbanos com menos de 20 000 habitantes, as necessidades de deslocações devem ser analisadas caso a caso, de forma a estruturar uma cobertura temporal de serviços que assegure uma adequada satisfação das necessidades das populações.
7. Os critérios de cobertura temporal estabelecidos no presente critério são válidos para todos os dias úteis do ano.»

### **Artigo 3.º**

#### **Aditamento à Lei n.º 52/2015, de 9 de junho**

São aditados ao Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros, constante do Anexo a que se refere o Artigo 2.º da Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, os artigos 9.º-A e 38.º-A, com a seguinte redação:

#### «Artigo 9.º-A

##### Proteção dos trabalhadores

1. Qualquer alteração do operador de serviço público que venha a ocorrer, fruto da decisão das autoridades de transporte, ou da realização de procedimentos concursais, deve incluir a salvaguarda dos postos de trabalho afetados por essa decisão, com a incorporação obrigatória dos trabalhadores do anterior operador no novo operador, mantendo os trabalhadores o conjunto dos direitos, remunerações e antiguidade.
2. Carecem de parecer prévio não vinculativo das organizações representativas dos trabalhadores quaisquer decisões das autoridades de transportes que possam vir a implicar o disposto no número anterior, nomeadamente:

- a) Passar a realizar por operador interno ou através de serviços próprios quaisquer atividades antes concessionadas ou exploradas por operadores privados;
- b) Alterar o operador interno;
- c) Colocar em concurso serviços de transporte já existentes total ou parcialmente.

#### Artigo 38.º-A

##### Entidades competentes

Para os efeitos do disposto no presente capítulo, a Área Metropolitana de Lisboa e a Área Metropolitana do Porto são as entidades competentes no âmbito dos respetivos territórios.»

#### Artigo 4.º

##### Entrada em vigor

A presente lei entra em vigor com a lei do Orçamento do Estado posterior à sua publicação.

Assembleia da República, 27 de maio de 2016

Os Deputados,

**BRUNO DIAS; PAULA SANTOS; JOÃO RAMOS; CARLA CRUZ; JERÓNIMO DE SOUSA; JOÃO OLIVEIRA; PAULO SÁ; RITA RATO; DIANA FERREIRA; JORGE MACHADO; ANA VIRGÍNIA PEREIRA; ANA MESQUITA; MIGUEL TIAGO**