

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO  
AUTÓNOMA DOS AÇORES



SUBCOMISSÃO DA COMISSÃO PERMANENTE DE  
ECONOMIA

## RELATÓRIO E PARECER

---

PROJETO DE PROPOSTA DE LEI – APROVA O REGIME JURÍDICO  
DO SERVIÇO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS – PCM  
(ME) – (REG. PL 48/2015)

PONTA DELGADA  
FEVEREIRO DE 2015

ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES	
ARQUIVO	
Entrada	561 Proc. n.º 08-06
Data: 015/02/2015	N.º 156/ X



---

**TRABALHOS DA COMISSÃO**

---

A Subcomissão da Comissão Permanente de Economia reuniu no dia 20 de fevereiro de 2015, na Delegação da Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores, na cidade de Ponta Delgada, a fim de analisar e dar parecer sobre o Projeto de Proposta de Lei – Aprova o Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros – PCM (ME) – (Reg. PL 48/2015).

---

**1º. CAPÍTULO – ENQUADRAMENTO JURÍDICO**

---

A apreciação do presente Projeto de Proposta de Lei enquadra-se no disposto no n.º 2 do artigo 229.º, da Constituição da República Portuguesa, e na alínea i) do artigo 34.º do Estatuto Político-Administrativo da Região Autónoma dos Açores – Lei n.º 2/2009, de 12 de janeiro.



---

2.º. CAPÍTULO - APRECIÇÃO NA GENERALIDADE E ESPECIALIDADE

---

O presente Projeto de Proposta de Lei visa – conforme artigo 1.º – aprovar “o Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros.”

O referido regime consta em anexo à presente iniciativa, o qual especifica (cf. artigo 1.º) que “O presente diploma estabelece o regime jurídico aplicável ao planeamento, organização, operação, atribuição, fiscalização, investimento, financiamento, divulgação e desenvolvimento do serviço público de transporte de passageiros, por modo rodoviário, fluvial, ferroviário e outros sistemas guiados, incluindo o regime das obrigações de serviço público e respetiva compensação.”

Acrescentando-se no artigo 2.º do Anexo (“Âmbito”) o seguinte:

1. “O presente diploma aplica-se às autoridades de transportes e aos operadores de serviço público que se dedicam à exploração do serviço público de transporte de passageiros nos modos de transporte a que se refere o artigo 1.º.
2. Ficam excluídos do âmbito de aplicação do presente diploma, sem prejuízo da compatibilização que se revele necessária, por via legislativa ou regulamentar:
  - a) O serviço público de transporte de passageiros com caráter histórico e de âmbito turístico;
  - b) O serviço público de transporte de passageiros abrangido por legislação específica, designadamente:
    - i) O transporte em táxi, de acordo com o Decreto-Lei n.º 251/98, de 11 de agosto;
    - ii) O transporte coletivo de crianças, de acordo com a Lei n.º 13/2006, de 17 de abril;
    - iii) Os serviços de transporte ocasionais e regulares especializados, previstos no Decreto-Lei n.º 3/2001, de 10 de janeiro;
    - iv) O serviço de transporte regular fluvial, de acordo com o Decreto-Lei n.º 16/2014, de 3 de fevereiro.”

A iniciativa, em sede de exposição de motivos, começa por referir que “A exploração do transporte público de passageiros, no modo rodoviário, é atualmente regulada, entre outros diplomas, pelo Regulamento de Transportes em Automóveis (RTA), aprovado pelo Decreto n.º



## ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES

37272, de 31 de dezembro de 1948, sucessivamente alterado, e pela Lei n.º 10/90, de 17 de março, alterada pela Lei n.º 3-B/2000, de 4 de abril, e pelo Decreto-Lei n.º 380/2007, de 13 de novembro, designada Lei de Bases do Sistema de Transportes Terrestres (LBSTT), ainda não regulamentada em alguns dos seus aspetos essenciais.”

Refere-se, por isso, que “ Coexistem, assim, diplomas elaborados em contextos económicos, políticos e sociais muito diferentes, comportando lógicas de intervenção e de atuação distintas e, em alguns casos, de difícil articulação e aplicação prática.”

Por outro lado, salienta-se que “o Regulamento (CE) n.º 1370/2007, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007, relativo ao serviço público de transporte ferroviário e rodoviário de passageiros (adiante designado de «Regulamento»), que entrou em vigor em dezembro de 2009, veio estabelecer um novo enquadramento ao nível da União Europeia no que concerne às obrigações de serviço público no domínio do transporte público de passageiros, impondo a celebração de contratos de serviço público entre as autoridades competentes e os operadores de serviço público sempre que haja lugar à atribuição de direitos exclusivos e/ou à atribuição de compensação, designadamente financeira, em razão da prossecução, por estes, de obrigações de serviço público.”

Assim, sustenta-se que “atendendo ao período transcorrido desde a publicação do RTA e à evolução do quadro legal e regulamentar entretanto ocorrida, afigura-se imprescindível reformar, de modo estrutural e integrado, o regime do transporte público de passageiros em vigor, de forma a adaptá-lo à nova realidade fáctica e jurídica e a garantir a estabilidade e a gestão eficiente dos sistemas de transporte, bem como a promover a melhoria do funcionamento do sector, em conformidade com o previsto no Plano Estratégico dos Transportes (PET), aprovado pela Resolução do Conselho Ministros n.º 45/2011, de 10 de novembro, e no Plano Estratégico de Transportes e Infraestruturas (PETI3+), que lhe sucedeu.”

Neste sentido, pretende-se que o regime a implementar cumpra os seguintes objetivos gerais:

1. “[...] melhorar as condições de exploração do serviço público de transporte de passageiros, bem como a satisfação das necessidades dos cidadãos, sem descurar os princípios que devem nortear a prestação deste serviço de interesse económico geral, designadamente a gestão e o uso eficiente dos recursos públicos, a promoção da universalidade do acesso e da qualidade dos serviços, a coesão económica, social e territorial, o desenvolvimento equilibrado do sector dos transportes e a articulação intermodal.”



## ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES

2. “[...] instituir um regime que seja um referencial claro de atuação para todos os intervenientes na organização e gestão do sistema de mobilidade e transportes, promovendo a transparência e a abertura progressiva dos mercados, num quadro bem delimitado e acessível a todos os interessados.”
3. Estabelecer “um enquadramento legal que permite aos municípios, às comunidades intermunicipais e às áreas metropolitanas exercerem efetivamente as suas competências na organização dos sistemas públicos de transporte de passageiros de âmbito municipal e regional, com ganhos evidentes em termos de escala e eficiência, em benefício das populações”
4. “[...] regular a transição das competências de autoridade de transportes relativas a operadores internos pertencentes ao Sector Empresarial do Estado, na situação específica das áreas metropolitanas de Lisboa e do Porto e do distrito de Coimbra.”
5. Estabelecer “um período de 6 meses durante o qual o Estado deve celebrar com as áreas metropolitanas, comunidades intermunicipais ou municípios onde atuem os referidos operadores internos acordos ou contratos interadministrativos com vista à delegação, total ou parcial, das competências de autoridade de transportes detidas pelo Estado nas citadas entidades locais.”
6. Reforçar “o princípio da necessária coordenação e integração «sistémica» do serviço de transporte escolar.”
7. Criar “o enquadramento legal para a exploração do serviço público de transporte de passageiros flexível, já existente em diversos países europeus, através do qual é possível dar uma resposta ajustada às necessidades de mobilidade das populações, sobretudo em zonas do território com baixa densidade populacional.” e
8. Permitir que “possam ser criadas, pelos municípios, taxas destinadas à manutenção e desenvolvimento dos sistemas de transportes públicos de passageiros, as quais constituem receitas próprias dos municípios, das comunidades intermunicipais e das áreas metropolitanas de Lisboa e do Porto.”

Por fim, como consequência do acima exposto, prevê-se (cf. n.º 1 do artigo 2.º da iniciativa) a revogação dos seguintes diplomas:

- a) O Regulamento de Transportes em Automóveis (RTA) aprovado pelo Decreto n.º 37272, de 31 de dezembro de 1948;
- b) O Decreto-Lei n.º 8/93, de 11 de janeiro;



- c) O Decreto-Lei 399-E/84, de 28 de dezembro;
- d) O Decreto-Lei 399-F/84, de 28 de dezembro.
- e) O artigo 8.º do Decreto-Lei n.º 208/92, de 2 de outubro;
- f) A Lei n.º 1/2009, de 5 de janeiro.

A presente iniciativa prevê (cf. artigo 5.º) a respetiva aplicação às Regiões Autónomas.

No entanto, o teor do diploma aqui em análise não se adequa minimamente à realidade das Regiões Autónomas.

Tal constatação decorre, sinteticamente, das seguintes razões:

1. A iniciativa tem na sua génese a existência dos diversos modos de transporte terrestre, em consonância com a realidade do sistema de transportes terrestre em território nacional;
2. A iniciativa assenta na gestão e interligação dos diferentes modos de transporte, isto é, transporte rodoviário, ferroviário, fluvial e outros modos de transporte guiado (elétricos, pro exemplo);
3. As Autoridades de Transportes referidas na iniciativa não incluem expressamente as Regiões Autónomas, sendo que apenas se podem considerar abrangidos os municípios das Regiões Autónomas;
4. Neste sentido, caso os municípios da Região Autónoma dos Açores (RAA) assumam integralmente as competências estatuídas no regime (municipalização dos serviços), a RAA ficará fora da gestão do sistema de transportes públicos no que concerne às competências de “Autoridade de Transporte”;
5. Acontece que não se antevê como exequível a possibilidade da grande maioria dos municípios da RAA vir a assumir as competências de “Autoridade de Transportes”, tendo em conta a respetiva dimensão e meios financeiros;
6. Por fim, cumpre referir que o diploma contem disposições sobre o “Serviço de Transporte Escolar”, o qual na RAA é matéria da competência do Governo Regional dos Açores (GRA), organizado e financiado pelo GRA através dos estabelecimentos de ensino oficiais da RAA.



## ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DA REGIÃO AUTÓNOMA DOS AÇORES

Face ao supra exposto, consta-se uma elevada inadequabilidade do Regime previsto no diploma em apreciação à realidade da RAA, uma vez que o mesmo não tem em consideração a sua organização sociopolítica, a realidade arquipelágica, é mitigador das competências do GRA como Autoridade de Transporte, como é exemplo o facto de delegar a responsabilidade de execução e financiamento de determinados tipos de serviços (ex. transporte escolar) nos municípios, quando tal competência é exercida pelo GRA.

**Assim, a Subcomissão da Comissão Permanente de Economia deliberou, por maioria, com os votos a favor do PS e BE e as abstenções do PSD e CDS-PP, dar parecer desfavorável ao Projeto de Proposta de Lei em análise.**

Posição do CDS-PP:

“O CDS abstêm-se em relação à iniciativa, pelo facto da grande maioria dos artigos não se aplicar às Regiões Autónomas pelo que a sua adequabilidade ao âmbito regional, os princípios ou as bases gerais dos regimes jurídicos contidos nessa lei que a eles se circunscrevam; deve ser alvo de um Decreto Legislativo Regional.”

O Relator

José Ávila

O presente relatório foi aprovado, por unanimidade.

O Presidente

Francisco Vale César