



Bloco de Esquerda

Grupo Parlamentar

PROJECTO DE LEI Nº 548/X

Revoga o Decreto-Lei nº 268/2003 de 28 de Outubro, consagrando um novo modelo de financiamento e funcionamento para as Autoridades Metropolitanas de Transportes

Exposição de Motivos

A Lei de Bases do Sistema de Transportes Terrestres, aprovada pela Lei nº 10/90 de 17 de Março, ordenou ao Governo a criação de um organismo público dotado de personalidade jurídica e de autonomia administrativa e financeira, a funcionar em cada região metropolitana, a quem competiria, no geral, coordenar toda a apolítica de transportes nas respectivas áreas através dos seus órgãos aí também previstos.

Só mais de doze anos depois, em Setembro de 2002, devido ao impulso processual incutido por iniciativas legislativas, entre as quais a do Grupo Parlamentar do Bloco de Esquerda, foi aprovada a autorização legislativa para que o Governo cumprisse aquilo a que estava obrigado desde o longínquo ano de 1990.

Esta autorização legislativa, concedida pelo poder legislativo ao Governo, deu origem ao Decreto-Lei nº 268/2003 de 28 de Outubro, isto é, mais de um ano depois de para tal estar mandatado, é que surgiu o diploma legislativo concretizador da Proposta de Lei.

Antes, o Grupo Parlamentar do Partido Socialista, então, como agora, suportando o Governo, confrontado com algumas propostas de outros Grupos Parlamentares, entre os quais do Bloco de Esquerda, apresentou um Projecto de Resolução que deu origem à Resolução da Assembleia da República nº 68/2000, com o título genérico de “Promoção da utilização do transporte público”, onde recomendava ao Governo intervenções de variada ordem no sistema de transportes e cuja concretização passava pela “criação das comissões metropolitanas de transportes, dando

execução ao previsto na Lei de Bases do Sistema de Transportes Terrestres”. Isto depois de dez anos da aprovação da Lei de Bases, cinco anos com governação do Partido Social Democrata e os restantes sob a responsabilidade do Partido proponente daquela iniciativa legislativa.

O Decreto-Lei nº 268/2003, de 28 de Outubro, apresentado pelo Governo Durão Barroso/Paulo Portas, consagra uma série de princípios e directrizes fundamentais para a gestão dos sistemas de transportes nas áreas metropolitanas e que genericamente têm sido objecto de consenso na sociedade portuguesa, como aliás se pode constatar pelo facto de parte do preâmbulo desse diploma ser quase decalcado da exposição de motivos do Projecto de Lei de iniciativa do Bloco de Esquerda.

É pois um dado consensual que são necessárias estruturas intermédias na administração pública para gerir o sistema de transportes em grandes áreas urbanas para que se aumente a mobilidade geográfica, melhorando a acessibilidade ao sistema, se cuide do ambiente e para que, conseqüentemente, se criem condições para que os cidadãos possam usufruir de uma maior qualidade de vida.

Mas, como claramente demonstra o Decreto-Lei nº 232/2004, de 13 de Dezembro, diploma este já da responsabilidade do Governo presidido por Santana Lopes, e que veio revogar grande parte da estrutura e modelo organizacional aprovado cerca de um ano antes, não é o enunciado dos princípios o obstáculo maior para que, de facto, entrem efectivamente em funções as autoridades metropolitanas de transportes em Portugal.

Primeiro, o Governo de Durão Barroso/Paulo Portas advogou a constituição de institutos públicos como modelo a seguir pelas autoridades metropolitanas de transportes. Em seguida, um outro governo de Santana Lopes, paradoxalmente mandatado pelas mesmas forças políticas, manifestou-se a favor de um modelo organizacional baseado em entidades públicas empresariais, E.P.E. Com o PS regressado ao poder, o actual Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações veio, em sede de Comissão Parlamentar, afirmar, sem justificar, que o actual Governo não concorda com o anterior modelo proposto para as Autoridades Metropolitanas de Transportes.

Com isto, resta a constatação óbvia: na tentativa de adequar modelos de funcionamento que melhor sirvam os respectivos interesses partidários quando estão no poder ou quando estão na oposição, Partido Socialista e Partido Social Democrata enterraram por largos anos a organização do sistema de transportes onde tal se revelava

imperioso – nas grandes áreas urbanas – subalternizando o interesse do país e a qualidade de vida de milhões de pessoas, enquanto que, por esse mundo fora, especialmente nos países da União Europeia, se encontram em funcionamento há largos anos estruturas intermédias de poder de facto que garantem a necessária coordenação e organização do sector dos transportes, com claro benefício para as populações locais e para quem visita essas cidades.

O Bloco de Esquerda, com esta iniciativa legislativa, reafirma os princípios e modelos organizacionais já apresentadas no Projecto de Lei 11/IX procurando, desta forma, relançar o debate público sobre uma matéria, a dos transportes, que tem reflexos quotidianos e indeléveis sobre a qualidade de vida de milhões de cidadãos.

Para além dos aspectos referidos, é entendimento do Bloco de Esquerda que, nas circunstâncias actuais, as principais questões que se colocam à efectivação do desiderato da instalação das autoridades metropolitanas de transporte, resumem-se a duas:

- Quem manda, o quê?
- Quem paga, o quê?

Tem sido à volta destas questões que todas as hesitações, indefinições e confusões se têm estabelecido, no interior dos governos, como no interior dos partidos do arco da governação. E percebe-se porquê. Quando estão no governo, reclamam para si o “direito de mandar” como contrapartida de ser o Orçamento do Estado a principal garantia do financiamento das AMT e do sistema. Na gaveta, ficam então os discursos sobre a descentralização das funções do Estado, a regionalização, a subsidiariedade, o poder local e as competências dos municípios, pois, nesse caso, os ministros reclamam para si a maioria do órgão onde se adoptam as principais decisões com impacto financeiro. Nesse desenho, as autarquias e o poder local (e as respectivas competências, reafirmadas na lei) são encarados de forma subsidiária, ou seja, com uma representação não determinante nas principais escolhas em matéria de sistema de transportes e a sua contribuição no financiamento é encarada, pela administração central, mais ou menos como “residual” face aos “poderes” que estas reclamam para si e para os órgãos cuja legitimização é de natureza municipal.

Quando estão na oposição, o discurso é mais ou menos o inverso. Isto é, o principal financiador do sistema deve ser o Estado porque “os transportes constituem um pilar essencial da coesão social” pelo que deverá ser o Orçamento e, portanto, as transferências do Estado, a principal “bolsa de financiamento do sistema”. Mas como a

mobilidade e os transportes, em escala urbana, devem ser pensados e planeados numa perspectiva mais próxima das populações e actividades que sustentam, deverão ser os municípios (e a sua representação) a componente determinante nas decisões e nas escolhas dos órgãos metropolitanos desta Autoridade. Daí que, nesse desenho, quem paga deve ser essencialmente o Estado, mas quem decide aonde, devem ser as autarquias a fazê-lo.

Enquanto esta dicotomia não for clarificada, não haverá lugar para Autoridades de Transporte efectivas. A solução só pode ser a da institucionalização de mecanismos claros e transparentes de financiamento do sistema de transportes, que envolvam todas as entidades públicas e privadas que servem ou que se servem do sistema e que sejam susceptíveis de resguardar do arbítrio do sistema político, as inevitáveis variações de maiorias políticas.

O exercício do poder, designadamente nesta área, seguindo os princípios da subsidiariedade e da democraticidade das escolhas, deve aproximar-se o mais possível dos níveis mais eficazes de decisão, deve repousar em entidades supra-municipais, de representação mista, da administração central (nomeadamente dos ministérios tutelares mais relevantes, como sejam os transportes e o ambiente) e dos municípios da região em causa, propondo-se para estes, a consagração de uma representação maioritária no órgão superior de decisão da AMT. No projecto subscrito pelo Bloco de Esquerda, essa maioria deverá reflectir-se no órgão de direcção colegial proposto (o Conselho Geral), o qual, formado a partir de uma composição mista de representantes dos municípios da região e das várias tutelas governamentais, deve incluir um presidente eleito entre os pares municipais da região que a Autoridade quer abranger. Segundo o projecto do B.E., o presidente da Junta Metropolitana deve igualmente acumular as funções de presidente da AMT, sendo os restantes representantes municipais eleitos na Assembleia Municipal respectiva, em número igual aos representantes designados pelas diferentes tutelas da governação.

A dimensão da gestão propriamente dita, deve ser independente do órgão colegial de decisão. Isto equivale a dizer que tanto deverá ser “desgovernamentalizada” como “desmunicipalizada”, nos termos definidos pelo órgão colegial de direcção, a que responde, em permanência. O órgão executivo deve ser, no entendimento do Bloco de Esquerda, um organismo funcional, constituído essencialmente na base de gestores de reconhecida experiência e idoneidade no sector e cujas competências e atribuições devem centrar-se no desenvolvimento e concretização, quer das principais escolhas

submetidas à apreciação do órgão colegial de decisão, quer dos princípios de planeamento, articulação, gestão e controlo previstos na lei.

Este modelo permitiria clarificar a questão de “quem decide e como”, respeitando-se os princípios democráticos da subsidiariedade e da autonomia do poder municipal e inter-municipal. Ao nível local, os municípios integrantes deverão necessariamente abdicar de parte das suas competências em matéria de transportes, sob pena de curto-circuito do funcionamento de um sistema que se quer, sobretudo, integrado e abrangente.

Em relação à questão de “quem paga” que, no essencial, reverte para a questão de “quem financia, o quê”, importará definir na lei mecanismos de financiamento que funcionem, tanto quanto possível, de forma automática e coloquem as AMT ao abrigo, seja da paralisia, seja das mudanças eleitorais.

Esses mecanismos devem apoiar-se no princípio da subsídição cruzada, a partir de transferências financeiras em favor do sistema de transportes públicos colectivos, com origem no transporte individual. Este princípio genérico terá uma base geográfica determinada pela dimensão da região metropolitana que abrange. Mas tanto se aplicará às receitas que o transporte individual gera a nível de impostos do Estado, em relação com o uso das infra-estruturas de transporte que utiliza em cada região, como às receitas de base local e regional que o transporte privado permite gerar (por exemplo, os lugares de estacionamento).

Desta forma, para além do financiamento das grandes infra-estruturas de transporte ou de projectos de investimento nos transportes que possam ser considerados de interesse “nacional” ou “regional relevante” e que, por essa razão, possam estar abrangidos por esquemas de financiamento próprios (mesmo a nível comunitário), os instrumentos relevantes de financiamento das AMT deveriam, segundo o presente projecto-lei, ser considerados a partir do seguinte esquema:

- Uma fracção fixa por litro de combustível (ou m³) vendido em todos os postos de abastecimento da região abrangida pela AMT e que corresponderia à transferência de uma parte das receitas do montante apurado no Imposto sobre Produtos Petrolíferos (ISP) em cada região; essa fracção seria fixada por decreto regulamentar e actualizável por proposta do órgão colegial da AMT;
- Um valor relativo a cada lugar de estacionamento existente em cada município (com excepção dos lugares destinados a residentes), quer se

trate de lugar público ou privado, obrigando-se neste caso as empresas a declarar os lugares de estacionamento que disponibilizam a todos os seus trabalhadores ou clientes, por local de trabalho. Por sua vez, as empresas concessionárias de parques públicos de estacionamento, em subsolo ou em superfície, ficariam obrigadas a transferir um valor fixo referente aos lugares que administram, independentemente do seu grau de ocupação; tal como no ponto anterior, a definição dessa fracção em concreto e a sua eventual actualização seria proposta pelo órgão colegial da AMT mas aprovada pelos órgãos municipais/intermunicipais a que correspondem os diferentes níveis de competências em matéria de transportes, nos termos da legislação aplicável (Junta e Assembleia Metropolitana ou Câmara e Assembleia Municipal).

- O restante financiamento, suportado por transferências de organismos públicos, teria origem nas próprias autarquias, correspondendo ao exercício pela AMT de competências que anteriormente eram exercidas pelo municípios da região, num montante regular a fixar, de acordo com os mapas de referência orçamentais, quer de gestão do sistema de transportes, quer de investimentos, e que serão aprovados pelo órgão colegial da AMT por períodos, no mínimo, de três anos;
- Outras fontes de financiamento a serem criadas, associadas ao sector do transporte, deverão ser integradas no sistema (por exemplo, a aplicação de portagens em regiões metropolitanas, de acesso aos centros urbanos, devem ser englobadas no esquema de financiamento das AMT).

Para além das receitas assim obtidas, os utentes dos transportes contribuem, evidentemente, com a sua quota-parte para o financiamento do sistema, através da aquisição dos títulos de transporte. Só que, ao contrário de outras forças políticas, o Bloco de Esquerda defende o princípio do preço social do transporte, o que equivale a dizer que o preço deve funcionar como um dos atractivos para o seu uso pelo público e a sua determinação em concreto deve corresponder à contratualização de serviços com os diferentes operadores (públicos ou privados). Essa contratualização deverá ser competência da Autoridade Metropolitana de Transportes, devendo ser definidos

compromissos de prestação de determinados níveis de serviço, com a contrapartida de, sendo cumpridos, darem lugar à transferência de indemnizações compensatórias.

O transporte é um bem de consumo não-rival, o que quer dizer que “*o consumo do transporte por qualquer pessoa, não impede, em condições normais de exploração, o consumo desse mesmo bem, por outrem*”.

Esta característica fundamental, junto com o entendimento de que, nas sociedades modernas, a mobilidade é cada vez mais um direito de um exercício democrático para uma nova cidadania, e junto também com as externalidades negativas que o transporte provoca na sociedade (e que o mercado não resolve cabalmente), justifica plenamente que o preço dos transportes deva ser regulamentado e deva corresponder a objectivos de equidade social, explicitamente assumidos. Por outro lado, a promoção da acessibilidade aos transportes públicos não pode deixar de ser feita também pela via do preço, o que significa que serão completamente inaceitáveis revisões brutais de preços dos transportes sob o alegado argumento que “*não cobrem os custos*”, pois, neste esquema, os custos são uma componente para a definição das soluções (e do respectivo preço) e não a componente principal, tal como argumentam, em regra, os operadores de transporte quando se posicionam para “*pedir subsídios*”.

Por último, quanto ao princípio da integração dos diferentes modos e operadores de transporte, o superior interesse público deverá corresponder à estrita aplicação da Lei de Bases do Sistema de Transportes Terrestres no que se refere à observância das obrigações que se impõem a todos os operadores: a obrigação de explorar, a obrigação de transportar e a obrigação tarifária. Não será por isso admissível que qualquer concessionário de serviço público de transporte, dentro de uma dada região onde funcione uma AMT, possa ficar de fora do sistema, por decisão individual. Nesses casos, a legislação só pode prever a cassação do respectivo licenciamento.

A aplicação de um conceito de transporte público deste tipo, de que esta legislação é uma peça fundamental, permitiria clarificar, à partida, as regras do jogo. Acabar-se-iam com os episódios habituais, em cada ano, de nem o Estado nem os operadores nem os gestores saberem as linhas com que vão coser a sua actividade transportadora e os objectivos que lhe devem corresponder. Acabariam também as situações absolutamente inaceitáveis, mesmo que apenas do ponto de vista da democracia, como os que, em 2006, a Carris protagonizou em Lisboa, no seguimento da qual impôs à cidade e à autarquia, e contra a opinião desta última, a reestruturação da sua rede. E isto, a pretexto da melhoria da rentabilidade dos seus serviços, numa lógica

perfeitamente equivalente a uma empresa que vende bens de consumo (isto é, lucro *versus* prejuízo financeiro), mas não duma empresa que presta um serviço público de transporte.

As autarquias, ao assegurarem uma presença determinante no órgão colegial da AMT, deverão ter a prerrogativa de condicionar, de acordo com os seus objectivos programáticos, a actividade dos transportadores que operam no seu território e não serem condicionados por estes.

Estas são as razões essenciais que, a nosso ver, fundamentam as soluções contidas na presente proposta.

Em concordância com o esquema proposto, o Bloco de Esquerda propõe que as Autoridades Metropolitanas de Transportes sejam pessoas colectivas de direito público de âmbito territorial, de carácter supra municipal, dotadas de personalidade jurídica e autonomia administrativa e financeira, constituídas por quatro órgãos:

- **Conselho de Administração** que define a configuração do sistema, traça as linhas coordenadoras e políticas, discute e aprova os Planos de Mobilidade Territorial ou os Planos de Deslocações Urbanas, define as estratégias de mobilidade, acessibilidades e transportes e a sua articulação com os instrumentos de ordenamento territorial de âmbito nacional, regional, municipal ou sectorial, bem como o plano de investimentos das redes e infra-estruturas de transportes a médio e longo prazo;
- **Comissão Executiva** que concretiza e fiscaliza o plano metropolitano de transportes, tal como definido na Lei de Bases do Sistema de Transportes Terrestres, promove a elaboração dos Planos de Mobilidade Territorial ou dos Planos de Deslocações Urbanas e avalia a integração das políticas de mobilidade sustentável nos vários instrumentos de ordenamento territorial, local, regional ou nacional, propõe a aplicação das demais competências estabelecidas na legislação, nomeadamente em matéria de tarifas, repartição de receitas, contratualização e concessão dos serviços públicos de transporte, define as redes de transporte e de acessibilidades urbanas e regionais, políticas de estacionamento, circulação e transportes, gestão de interfaces, etc;
- **Conselho Geral** onde estão presentes representantes directos das autarquias, das estruturas representativas dos cidadãos e das principais

entidades e de organismos do sector dos transportes, cabendo a este órgão apreciar a actividade do Conselho de Administração e da Comissão Executiva, emitir pareceres sobre os documentos de maior relevância política em matéria de mobilidade, acessibilidades e transportes, de âmbito sectorial, local, regional ou nacional e acompanhar a actividade política de incidência local e regional, nos seus múltiplos aspectos económicos, sociais e políticos;

- **Observatório de Transportes** órgão de acompanhamento e monitorização técnica por excelência, a quem cabe coadjuvar a Comissão Executiva na tomada de decisões e na elaboração/fomento de estudos e promoção das iniciativas que ajudem ao desenvolvimento de um sistema de transportes sustentável.

Com este desenho, o Bloco de Esquerda, ao defender um peso maior das autarquias a nível metropolitano no Conselho de Administração, promove a descentralização efectiva das funções do Estado, respeitando, ao mesmo tempo, a determinação pelo poder local no funcionamento de uma instituição com características supra-municipais, ao mesmo tempo que, através do Conselho Geral, com funções essencialmente consultivas, favorece o envolvimento dos utentes e população directamente interessada pela tomada de decisões por parte das Autoridades Metropolitanas de Transportes, responsabilizando-as e aumentando a sua participação.

Assim, nos termos constitucionais e regimentais aplicáveis, as Deputadas e os Deputados do Bloco de Esquerda apresentam o seguinte Projecto de Lei:

Artigo 1º

Objecto

O presente diploma revoga o Decreto-Lei nº 268/2003, de 28 de Outubro, consagrando um novo modelo de funcionamento e financiamento para as Autoridades Metropolitanas de Transportes criados por aquele diploma.

Artigo 2º

Regime Jurídico

As AMT regem-se pelos respectivos estatutos, subordinados às disposições do presente diploma e por outras normas legais que lhe forem especificamente aplicáveis.

Artigo 3º

Natureza e objecto

As AMT são pessoas colectivas de direito público, dotadas de autonomia administrativa e financeira, que têm por objecto o planeamento, a coordenação e organização do mercado e o desenvolvimento e a gestão dos sistemas de transportes no âmbito metropolitano.

Artigo 4º

Âmbito territorial

O âmbito territorial das AMT abrange o território actual de cada uma das áreas metropolitanas de Lisboa e do Porto.

Artigo 5º

Atribuições

1. São atribuições das AMT, em matéria de planeamento:
 - a) Propor e executar as directrizes da política de transportes para as respectivas áreas metropolitanas, no sentido de favorecer a mobilidade em transporte público;
 - b) Proceder ao planeamento estratégico do sistema de transportes, elaborando, designadamente, o plano metropolitano de mobilidade e transportes, em articulação com os instrumentos de gestão territorial aplicáveis;

- c) Planear redes e serviços de transportes públicos metropolitanos, rodoviários, ferroviários e fluviais, incluindo a localização de *interfaces* e terminais, assegurando a integração e exploração coordenada entre os vários modos de transporte e o estabelecimento de limitações ao transporte individual;
- d) Efectuar o planeamento e programação das infra-estruturas rodoviárias e ferroviárias de interesse metropolitano e supervisionar e coordenar a sua execução;
- e) Promover a intermodalidade, assegurando a integração física e tarifária dos vários modos de transporte com influência a nível metropolitano;
- f) Acompanhar a elaboração dos instrumentos de gestão territorial, de escala municipal e regional da respectiva área metropolitana, bem como dos instrumentos sectoriais de escala nacional, designadamente, integrando as estruturas de coordenação.

2 - São atribuições das AMT , em matéria de organização do sistema de transportes:

- a) Avaliar a eficiência e qualidade dos serviços de transportes públicos de passageiros;
- b) Fiscalizar o cumprimento das leis e regulamentos aplicáveis no âmbito das suas atribuições, bem como o cumprimento dos contratos, concessões ou autorizações, e dos programas de exploração;

3 - São atribuições das AMT, em matéria de financiamento e tarifação:

- a) Estabelecer as obrigações inerentes ao serviço público de transporte metropolitano;
- b) Gerir o financiamento do sistema de transportes públicos de passageiros, bem como de *interfaces*, nas respectivas áreas metropolitanas, assegurando a distribuição das verbas provenientes das diversas fontes de recursos destinadas a essa finalidade;
- c) Desenvolver um sistema tarifário integrado;
- d) Definir os princípios e regras tarifárias aplicáveis às infra-estruturas, *interfaces* e estacionamentos de interesse metropolitano;
- e) Implementar sistemas de bilhética e regular a comercialização dos títulos de transporte multimodais e a distribuição das receitas deles provenientes;

- f) Promover o estabelecimento de mecanismos de regulação, programação, incentivo e apoio financeiro à aquisição e renovação de frotas e implementação de novas tecnologias, no âmbito das políticas para o sector.

4 – São atribuições das AMT, em matéria de promoção do transporte público:

- a) Promover a imagem global dos sistemas de transportes públicos, tendo como principal objectivo a captação de utilizadores;
- b) Divulgar a oferta de serviços, criando, gerindo e desenvolvendo meios de informação e comunicação com os utilizadores;
- c) Promover iniciativas de inovação tecnológica e de serviços, de forma, designadamente, a melhorar a qualidade e segurança nos transportes, fomentando uma nova cultura de mobilidade em transportes públicos.

5 - São atribuições das AMT, em matéria de investigação e desenvolvimento:

- a) Apoiar, participar e financiar, no âmbito dos planos de actividades aprovados, projectos de investigação sobre transportes públicos e mobilidade urbana;
- b) Promover a implantação de projectos inovadores e acções piloto, com efeitos demonstrativos sobre transportes públicos e mobilidade urbana.

Artigo 6º

Competências

1- Para o desempenho das atribuições definidas no artigo anterior, os órgãos executivos das AMT têm as seguintes competências:

- a) Realizar inquéritos e estudos preparatórios e elaborar planos de mobilidade e transportes das respectivas áreas metropolitanas, bem como as suas alterações, e propor ao Governo a sua aprovação;
- b) Propor ao Governo as medidas e diplomas legislativos e regulamentares necessários à implantação dos planos de mobilidade e transportes e ao ordenamento dos sistemas de transporte das respectivas áreas metropolitanas e à sua articulação com o ordenamento do território;
- c) Pronunciar-se sobre todos os assuntos da sua esfera de atribuições sobre os quais sejam consultados pelos órgãos e entidades estatais e autárquicas e sobre

investimentos na rede viária municipal e nacional, bem como sobre a gestão do estacionamento nos municípios das respectivas áreas metropolitanas;

- d) Promover a concertação dos entes públicos e entidades operadoras com vista à execução coordenada dos planos de mobilidade e de transportes, nomeadamente através da celebração, sujeita à aprovação dos Ministros das Finanças e das Obras Públicas, Transportes e Habitação nos casos que envolvam financiamento do Orçamento do Estado, de contratos-programa com as entidades gestoras das infra-estruturas, no tocante à programação, execução e financiamento dos investimentos e à gestão e manutenção das redes e seus equipamentos;
- e) Elaborar regulamentos nos casos previstos na lei e quando se mostrem indispensáveis ao exercício das suas atribuições;
- f) Fixar e cobrar taxas pelos serviços que venham a prestar no âmbito das suas atribuições e competências;
- g) Emitir determinações e recomendações concretas, difundir informações e praticar outros actos necessários ou convenientes à prossecução das suas atribuições;
- h) Proceder à divulgação do quadro normativo em vigor e das suas competências e iniciativas, bem como dos direitos e obrigações dos operadores e dos utentes;
- i) Cooperar, no âmbito das suas atribuições, com outras entidades públicas ou privadas, nacionais ou estrangeiras, desde que não impliquem delegação ou partilha das suas competências;
- j) Contratar, conceder ou autorizar, mediante autorização dos Ministros das Finanças e das Obras Públicas, Transportes e Habitação nos casos que envolvam financiamento do Orçamento do Estado, a exploração dos serviços de transportes regulares rodoviários, ferroviários e fluviais de passageiros, nos termos das disposições legais e regulamentares aplicáveis;
- l) Contratar, conceder ou autorizar, mediante autorização dos Ministros das Finanças e das Obras Públicas, Transportes e Habitação nos casos que envolvam financiamento do Orçamento do Estado, a exploração de *interfaces* de interesse metropolitano;
- m) Fiscalizar o cumprimento da lei e dos regulamentos aplicáveis ao sector dos transportes nas respectivas áreas metropolitanas;

- n) Proceder a averiguações e exames em qualquer entidade ou local sujeitos à sua fiscalização, designadamente auditorias através de pessoas ou entidades credenciadas para o efeito e adequadamente qualificadas;
- o) Instaurar e instruir os processos e aplicar coimas ou sanções acessórias pelas infracções a leis e regulamentos cuja implementação ou supervisão lhe compete;
- p) Participar às autoridades competentes as infracções de que tome conhecimento e que sejam alheias à sua esfera de atribuições;
- q) Inspeccionar os registos das queixas e reclamações dos utilizadores, sediados nas entidades operadoras concessionárias, contratadas ou autorizadas;
- r) Fomentar o recurso à arbitragem voluntária para a resolução de conflitos entre as entidades concessionárias, contratadas ou autorizadas e entre elas e os utilizadores, podendo cooperar na criação de centros de arbitragem institucionalizados e estabelecer acordos com os já existentes.

2 - Aos órgãos consultivos das AMT compete dar parecer no âmbito das competências previstas no presente diploma

Artigo 7º

Assunção de direitos e obrigações do Estado

1 – Na prossecução das suas atribuições, as AMT assumem os direitos e as obrigações conferidos ao Estado nas disposições legais e regulamentares aplicáveis, designadamente quanto à cobrança coerciva de taxas e à fiscalização dos serviços de transportes, detecção das respectivas infracções e aplicação das competentes sanções.

2 – As AMT têm o direito de solicitar e obter a cooperação das autoridades e serviços competentes em tudo o que for necessário para o desempenho das suas atribuições.

3 – As entidades operadoras de serviços de transportes e gestoras de infra-estruturas devem prestar às AMT toda a cooperação que estas lhes solicitem para o cabal desempenho das suas funções.

Artigo 8º

Órgãos

1- Cada AMT tem como órgãos:

- a) O Conselho de Administração;
- b) A Comissão Executiva;
- c) O Conselho Geral;
- d) O Observatório de Transportes.

2-O Conselho de Administração é um órgão de direcção colegial, constitui a autoridade superior em cada AMT e é composto pelos seguintes membros:

- a) O Presidente da Junta Metropolitana, que preside e que tem voto de qualidade;
- b) Cinco vogais designados por despacho conjunto dos ministros das Finanças, das Obras Públicas, Transportes e Comunicações e do Ambiente, Ordenamento do Território e Desenvolvimento Regional;
- c) Cinco vogais designados pelas Assembleias Metropolitanas de cada AMT;
- d) Um Administrador Delegado.

3-A Comissão Executiva é nomeada pelo Conselho Geral, competindo-lhe executar o que lhe for atribuído pelo Conselho Geral e é presidido por um Administrador Delegado.

4- O Conselho Geral é o órgão consultivo a funcionar em cada AMT e é composto por representantes de todas as principais entidades e organismos, públicos ou privados, com intervenção no domínio dos transportes, nomeadamente:

- a) Dois representantes por cada município integrado na respectiva AMT;
- b) Dois representantes de operadores privados de transporte colectivo rodoviário de passageiros;
- c) Dois representantes de operadores públicos de transporte colectivo rodoviário de passageiros;
- d) Um representante dos operadores públicos de transporte público ferroviário de passageiros;
- e) Um representante dos operadores públicos de transporte fluvial de passageiros;
- f) Um representante das associações representativas do serviço de transporte de táxis;

- g) Dois representantes das associações sindicais representativas dos trabalhadores do sector de transportes;
- h) Dois representantes das associações empresariais representativas dos operadores de transportes;
- i) Dois representantes das associações ambientalistas mais representativas;
- j) Um representante de uma associação nacional de defesa do consumidor;
- k) Dois representantes das associações de utilizadores do transporte público mais representativas;
- l) Dois representantes das forças de segurança, sendo um pertencente à PSP e outro à GNR.

5-O Observatório dos Transportes é um órgão de controlo, fiscalização e informação da actividade de transportes em cada AMT, faz parte integrante de cada AMT, dispondo de autonomia administrativa e financeira de acordo com o orçamento e plano de actividades aprovado pelo Conselho Geral.

6-O Observatório de Transportes é composto por:

- a) Um Director, nomeado pelo Conselho de Administração, carecendo de parecer vinculativo por parte do Conselho Geral, a quem compete dirigir toda a actividade do Observatório, sendo coadjuvado por dois Directores-Adjuntos;
- b) Comité Técnico, composto por três representantes do Conselho Geral, um representante do Instituto Nacional de Estatística, do Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres e um representante de associações ambientalistas, que reunirá regularmente com o Observatório.

Artigo 9º

Administrador-Delegado

1. O Conselho de Administração designa um Administrador-Delegado da AMT, de entre pessoas com reconhecida idoneidade, independência e adequada competência técnica e profissional, carecendo tal nomeação de parecer vinculativo por parte do Conselho Geral.
2. O exercício de funções de Administrador-Delegado é incompatível com o exercício de qualquer cargo político, bem como de outras funções em regime de permanência.

Artigo 10º

Actividade financeira e patrimonial

Constituem receitas de cada AMT:

- a)* As participações, dotações e subsídios atribuídos pelo Estado e pelos entes públicos autárquicos da AMT respectiva;
- b)* As taxas, coimas e outras receitas cobradas no exercício das suas atribuições e competências;
- c)* O produto da alienação de bens próprios e de direitos sobre eles;
- d)* Quaisquer doações, heranças, legados, subsídios ou outras formas de apoio financeiro;
- e)* Quaisquer outras receitas, rendimentos ou valores que advenham da sua actividade ou que, por lei ou contrato, lhe venham a ser atribuídos.

Artigo 11º

Modelo de financiamento dos sistemas de transportes metropolitanos

1. O financiamento de cada sistema de transportes metropolitanos é assegurado por verbas provenientes:
 - a)* Das receitas tarifárias ou outras geradas no sistema;
 - b)* Do Orçamento do Estado;
 - c)* Dos orçamentos das autarquias locais, de acordo com a sua capacidade financeira e por critérios a definir em protocolo celebrado entre os municípios integrantes;
 - d)* Duma percentagem proveniente do Imposto sobre Produtos Petrolíferos, fixada por decreto regulamentar e actualizável por proposta do órgão colegial da AMT;
 - e)* Dum valor, fixado pelo órgão colegial da AMT, relativo a cada lugar de estacionamento público ou privado existente em cada município (com excepção dos lugares destinados a residentes), incluindo os disponibilizados pelas empresas aos seus trabalhadores ou clientes.

2. A determinação da percentagem prevista na alínea *d)* e a verba prevista na alínea *e)* do n.º 1 tem em conta, designadamente, as necessidades de compensação decorrentes do cumprimento de obrigações de serviço público ou de cobertura de encargos de investimento.

Artigo 12.º

Regime do pessoal

- 1- O regime de pessoal das AMT é definido nos respectivos estatutos.
- 2- O pessoal das AMT está abrangido pelo regime geral da segurança social, se outro não lhe for designado nos respectivos estatutos.
- 3- As AMT podem requisitar, nos termos da lei geral, pessoal pertencente aos quadros das empresas públicas ou privadas ou vinculado à administração central ou local, em regime de comissão de serviço, com garantia do seu lugar de origem e dos direitos nele adquiridos.
- 4- As AMT contribuem para o financiamento da Caixa Geral de Aposentações com uma importância mensal de igual montante ao das quotas pagas pelos trabalhadores abrangidos pelo regime de protecção social da função pública ao seu serviço.

Artigo 13.º

Funções de inspecção e fiscalização

1 – O pessoal das AMT, quando devidamente identificado e no exercício das suas funções de inspecção e fiscalização, pode designadamente:

- a)* Aceder às instalações, equipamentos e serviços das entidades sujeitas à fiscalização da respectiva AMT;
- b)* Requisitar documentos, equipamentos e outros materiais para análise;
- c)* Solicitar ou recolher elementos de identificação, para posterior actuação de todos os indivíduos que infringam a legislação e regulamentação cuja observância devem respeitar;
- d)* Solicitar a colaboração das autoridades policiais, administrativas e judiciais, quando o julgarem necessário ao desempenho das suas funções.

2 – Para os fins do número anterior, são atribuídos ao pessoal das AMT cartões de identificação, cujo modelo e condições de emissão constam de portaria a aprovar pelo Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações.

Artigo 14º

Transferência de atribuições e competências

São objecto de transferência para as AMT, nos termos dos artigos 5º e 6º, na medida em que forem prejudicadas pelas definidas no presente diploma, as atribuições e competências dos organismos e serviços das administrações directa e autónoma, designadamente as conferidas pelos seguintes diplomas e legislação complementar respectiva:

- a) Decreto nº 37 272, de 31 de Dezembro de 1948 (Regulamento de Transportes em Automóveis, sucessivamente alterado);
- b) Decreto-Lei nº 688/73, de 21 de Dezembro;
- c) Lei nº 44/91, de 2 de Agosto;
- d) Decreto-Lei nº 8/93, de 11 de Janeiro;
- e) Decreto-Lei nº 296/94, de 17 de Novembro;
- f) Decreto-Lei nº 394-A/98, de 15 de Dezembro;
- g) Decreto-Lei nº 299-B/98, de 29 de Setembro;
- h) Lei nº 159/99, de 14 de Setembro;
- i) Lei nº 169/99, de 18 de Setembro;
- j) Decreto-Lei nº 129/2000, de 13 de Julho;
- l) Decreto-Lei nº 227/2002, de 30 de Outubro.

Artigo 15º

Revogação

É revogado o Decreto-Lei nº 268/2003, de 28 de Outubro, com as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei nº 232/2004, de 13 de Dezembro.

Artigo 16º

Disposição transitória

As AMT de Lisboa e do Porto devem manter o seu actual estatuto até à respectiva alteração, a efectuar pelo Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, no prazo de 30 dias, em consonância com a natureza jurídica fixada pelo presente diploma.

Artigo 17º

Entrada em vigor

O presente diploma entra em vigor 60 dias após a sua publicação.

Assembleia da República, 24 de Junho de 2008

As Deputadas e os Deputados do Bloco de Esquerda