

PROJECTO DE LEI N.º 275 /X

ALTERA O REGIME JURÍDICO DAS AUTORIDADES METROPOLITANAS DE TRANSPORTES

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

A existência e a actividade das Autoridades Metropolitanas de Transportes (AMT) são há muito uma proposta e uma reivindicação do PCP, pela importância que essas entidades podem e devem assumir na coordenação dos sistemas de transportes nas Áreas Metropolitanas e na promoção da sua qualidade de oferta. Tal proposta assume uma importância tanto maior quanto se verifica a crescente complexidade dos problemas e exigências da mobilidade nestas áreas.

O sistemático adiamento da instituição em concreto das Autoridades Metropolitanas de Transportes, e a forma errática como esse processo tem vindo a desenvolver-se, são situações indissociáveis de uma orientação e prática política caracterizada por três factores essenciais.

Em primeiro lugar, ao nível do financiamento do sistema, em que sucessivos governos se têm recusado a definir as verbas necessárias em sede de Orçamento do Estado a atribuir ao sector, e os critérios objectivos dessa atribuição; em segundo lugar, ao nível da privatização do sector, com destaque para os serviços mais rentáveis, na óptica da maximização dos interesses dos grupos económicos, sem que tenham sido impostos os indispensáveis critérios de qualidade, níveis de serviço e cobertura territorial, tendo inclusivamente já afirmado o actual Governo a sua intenção em prosseguir essa política de privatizações; e em terceiro lugar, ao nível do estabelecimento de prioridades de execução de infra-estruturas, através de critérios políticos que não têm necessariamente a ver com as prioridades das populações, mas antes com a rentabilização de alguns serviços e interesses especulativos de uso do solo.

É no sentido de fazer face a estas situações que os eleitos comunistas, quer na Assembleia da República, quer nas autarquias locais, têm vindo a propor diversas iniciativas, com natural destaque para os projectos de lei apresentados em sede parlamentar, em anteriores legislaturas. Refira-se a este propósito que foi na discussão conjunta com o projecto-lei do Grupo Parlamentar do PCP, a 18 de Setembro de 2002, que foi debatida a proposta do Governo sobre a mesma matéria.

Tal proposta de lei do Governo deu origem à lei de autorização legislativa n.º 26/2002, de 2 de Novembro, e subsequentemente ao decreto-lei n.º 268/2003, de 28 de Outubro. Esse decreto-lei resultou assim de um processo conduzido em sede governamental, fechando a porta à reflexão e ao debate que a temática impunha, e que a Assembleia da República poderia ter suscitado e acolhido.

Posteriormente, num quadro político e institucional de dissolução do Parlamento pelo Presidente da República, e com o Governo em funções de gestão perante a convocação de novas eleições legislativas, foi publicado o decreto-lei n.º 232/2004, de 13 de Dezembro.

Com esse diploma, e a pretexto da aprovação dos estatutos das Autoridades Metropolitanas de Transportes (estatutos esses que, recorde-se, mereceram as maiores críticas das autarquias, organizações dos trabalhadores e movimentos de utentes do sector), foram introduzidas ainda outras alterações ao regime jurídico das AMT. Foi o caso, nomeadamente, da própria natureza destas entidades, passando de pessoas colectivas de direito público a entidades públicas empresariais.

Tratou-se, portanto, de um processo legislativo pouco adequado e pouco transparente, que resultou num quadro normativo claramente desajustado no plano político, errado no plano estratégico, injusto no plano social e ineficiente no plano económico.

O resultado é a insustentável situação que actualmente se verifica neste domínio, aliás evidenciada pela absoluta paralisia em que se encontram as AMT, ao cabo de mais de um ano de indefinições e de uma clamorosa falta de capacidade e meios de intervenção. O seu regime jurídico de entidades públicas empresariais, já referido, aponta muito mais para uma figura de “holding” ou grupo empresarial de operadores de transportes do que para uma efectiva entidade coordenadora pública do sector, conforme previsto na Lei de Bases dos Transportes Terrestres.

Face a este cenário, impõe-se a necessidade de corrigir o enquadramento jurídico em vigor, definindo uma orientação estratégica diferente para as Autoridades Metropolitanas de Transportes e consagrando uma nova política para o sector.

Enquadramento Institucional

Por um lado, trata-se de alterar o quadro institucional destas entidades, retomando a opção pela figura de pessoa colectiva de direito público e procedendo à revisão da sua estrutura e órgãos, hoje (erradamente) concebidos como administrações empresariais.

A questão do quadro institucional destas entidades também se coloca quando consideradas as questões relacionadas com a sua política de gestão de pessoal. Veja-se aliás o conjunto de atribuições e competências que deverão ser atribuídas às AMT, no âmbito da fiscalização do sector no respectivo território, da instauração e instrução de processos, da aplicação de coimas e sanções acessórias, etc., a evidenciar claramente a responsabilidade que os funcionários destas autoridades deverão assumir no exercício das suas funções. Não esquecendo, naturalmente, a importância de se considerar o vínculo público como factor de estabilidade, dignificação e valorização das carreiras profissionais e da qualidade do serviço público.

Importa ainda redefinir a própria estrutura directiva, apontando-se o Conselho Geral, não como mero conselho consultivo, mas como órgão superior, mais representativo, participado e plural – incluindo, no cumprimento da Lei de Bases dos Transportes Terrestres, designadamente a participação das organizações representativas dos trabalhadores do sector.

Nesses termos, ao invés de um conselho de administração, as AMT são, nos termos deste projecto-lei, dirigidas pelo respectivo Conselho Executivo – sendo retirados os actuais mecanismos de participação automática e por inerência do Governo e das Câmaras Municipais de Lisboa e Porto, pondo-se assim termo a uma visão centralizadora e discriminatória entre municípios das áreas metropolitanas.

Com esta iniciativa propomos também que, tal como hoje sucede com as entidades reguladoras de outros sectores da economia nacional, seja estabelecido um regime de impedimentos e incompatibilidades para o exercício de cargos executivos nas Autoridades Metropolitanas de Transportes. Trata-se de uma medida que visa contribuir para uma maior clareza e transparência na acção destas entidades, e na defesa do interesse colectivo e da comunidade, de forma prioritária face aos interesses dos grupos económicos privados do sector.

Política de financiamento

Por outro lado, o presente projecto de lei assume e preconiza uma alteração profunda na orientação estratégica que actualmente define as políticas de financiamento dos sistemas de transportes colectivos nas áreas metropolitanas. Com efeito, o que temos vindo a verificar na prática, nas políticas de sucessivos governos – e no enquadramento legal em vigor, designadamente com os já referenciados decretos-leis – é uma política de flagrante desresponsabilização do Estado (leia-se, do Poder Central), neste domínio que é determinante para o futuro de qualquer sistema de transportes, com a sua evidente influência no próprio desempenho da economia.

Assim, é indispensável quebrar o insustentável ciclo vicioso de subfinanciamento e endividamento dos operadores públicos de transportes que tem vindo a imperar ao longo de anos, bem como as políticas tarifárias que vêm sendo prosseguidas de forma tão lesiva e penalizadora dos utentes do transporte público. Trata-se de opções que continuam a assentar numa fórmula de aumento dos preços, sistematicamente acima dos aumentos salariais – com evidentes consequências, não só para o poder de compra e a mobilidade das populações, como também para a própria atractividade do transporte colectivo face ao transporte individual.

Este projecto de lei do PCP é apresentado num momento em que é anunciada a decisão do Governo no sentido de aumentar os preços dos transportes, pela quarta vez em pouco mais de um ano – neste caso, aumentos de 2% a 3%, já a partir do próximo dia 1 de Julho. Desde que o actual Governo tomou posse, em Maio de 2005, os preços praticados sofreram um agravamento superior a 10%, na linha da política de sucessivos governos, de aumentar os transportes em cada ano sempre acima da taxa de inflação e dos aumentos salariais.

Por outro lado, assume particular factor de preocupação o propósito declarado do Governo e das empresas de transportes, no sentido de consagrar a criação de um mecanismo de aumento automático de tarifas dos transportes, em função dos preços dos combustíveis e dos custos da mão-de-obra, repercutindo tais situações directa e sistematicamente para os utentes.

Ainda neste âmbito, veja-se a evolução dos preços praticados no passe social L123 ao longo dos últimos seis anos, e o seu impacto no poder de compra da população: é que, enquanto o salário mínimo nacional registou um aumento acumulado de 21,3% (passando de 63.800 escudos para o equivalente a 77.366, isto é, 385,90 euros), no mesmo período o passe social teve um aumento de 37,5% (de 7.030 escudos para o equivalente a 9.663, isto é, 48,20 euros)!

Como é bom de ver, o peso relativo dessa despesa das famílias face ao seu rendimento teve também uma evolução muito significativa: actualmente, o referido passe social custa 12,5% do salário mínimo, ao passo que em 1980, o passe social custava 780 escudos, ou seja, 8,6% do salário mínimo nacional (que era de 9.000 escudos). Registe-se entretanto que hoje o mesmo passe social já não garante o acesso a todos os operadores de transporte colectivo – devido a uma prática de degradação da intermodalidade tarifária, que permitiu, por exemplo, que a própria travessia ferroviária do Tejo não tenha sido integrada no sistema do passe social intermodal.

A necessária mudança nas políticas públicas para o sector deve passar por uma linha de orientação que valorize o serviço público e que garanta o pagamento adequado e atempado das devidas indemnizações compensatórias. Tais indemnizações compensatórias devem ser definidas com base em critérios objectivos e rigorosos, directamente associadas a um nível de oferta de transporte que deve ser exigido e fiscalizado, pondo termo a uma prática recorrente a que se tem assistido, de diminuição da oferta, principalmente nos serviços e linhas economicamente menos rentáveis (isoladamente considerados).

São evidentes as consequências dessa redução da oferta, quer na penalização para a qualidade de vida dos utentes do transporte público, quer na eficiência e atractividade dos sistemas de transportes das áreas metropolitanas (com a decorrente redução da própria procura).

A solução adoptada no actual quadro jurídico não aponta nenhuma perspectiva positiva para ultrapassar esta situação, bem pelo contrário: o que a legislação em vigor define para as AMT é a passagem da responsabilidade pelo financiamento dos sistemas de transportes, do Poder Central para as autarquias, prevendo-se (apenas) para essa fase o fim do poder quase absoluto do Governo na condução dos destinos destas autoridades. Como oportunamente alertámos na discussão parlamentar da proposta do Governo, tratou-se de consagrar uma “descentralização da factura” e a “centralização do poder”.

Autarquias locais e transferência de competências

É de todo inaceitável que o actual regime jurídico das AMT remeta o poder local para um papel meramente consultivo... até ao momento que este aceite assumir o encargo do financiamento de todo o sistema. De resto, a complexidade e a dimensão efectivamente metropolitana de toda esta problemática conduzem de forma clara à evidência de que é indispensável que se institua em concreto (por estes e outros fortes motivos) a orientação, constitucionalmente definida, da regionalização, desde logo no que concerne a autarquias metropolitanas. No quadro actual, não é viável nem aceitável que se penalize desta forma os municípios e as suas populações.

Por outro lado, tendo ainda em conta essa dimensão verdadeiramente metropolitana da realidade destes sistemas de transportes colectivos, dos seus problemas e exigências, não pode esta matéria (principalmente ao nível do financiamento) ser considerada isoladamente no quadro de cada município, nem sequer numa instância que corresponda a um somatório de municípios.

Tal como no que diz respeito à matéria do financiamento, a própria questão da transferência de competências, tratada com uma confrangedora ligeireza na legislação em vigor, deve ser reequacionada com seriedade. É fundamental alterar o que hoje está consagrado quanto à passagem de competências, de autarquias e organismos centrais do sector, para as AMT.

Em primeiro lugar, é necessário que o Governo defina claramente as atribuições e competências que devem ser retiradas a organismos como a DGTTF, o INTF, etc., para passarem para a alçada das AMT (ao invés de uma aberrante e insustentável redacção de «na medida em que forem prejudicadas pelas definidas no presente diploma» - cf. o artigo 14.º do decreto-lei republicado). Por outro lado, torna-se ainda mais grave que esse mesmo mecanismo actualmente em vigor se aplique às próprias leis das autarquias locais e das áreas metropolitanas, e das suas atribuições e competências, sendo indispensável corrigir esse erro clamoroso.

Quanto a esta última vertente, o presente projecto de lei preconiza uma solução legislativa para responder ao problema actual, definindo em concreto quais as atribuições e competências dos municípios e juntas metropolitanas, actualmente previstas na Lei, a transferir para as AMT. Relativamente aos organismos centrais do Estado com intervenção nesta área, propomos que seja a tutela governamental a definir especificamente quais as alterações ao enquadramento legal em vigor que sejam necessárias, mediante parecer prévio das juntas metropolitanas e das comissões instaladoras das AMT.

Essa complexa operação de transferência de competências e atribuições assume aqui uma inegável importância, determinando no futuro a capacidade e a eficiência da acção das Autoridades Metropolitanas de Transportes, devendo por isso ser cuidadosamente preparada, inclusive no sentido de permitir a sua entrada em vigor de forma integrada e simultânea.

Daí que se assuma nesta iniciativa uma especial preocupação com esta matéria, já que é necessário garantir que se leve à prática, da melhor maneira, a transferência de competências neste domínio, do Poder Central para as autarquias e áreas metropolitanas, actualmente prevista nas leis n.º 159/99, de 14 de Setembro, e 10/2003, de 13 de Maio. E nesse sentido, tudo indica que a melhor solução passa por serem as AMT a receber essas mesmas competências, intervindo o poder local nesse plano através da sua própria participação nos órgãos dessas autoridades.

Regime de Instalação

A presente iniciativa aponta ainda uma solução relativamente ao problema do actual regime de instalação das AMT, que ainda se encontra em vigor, apesar de largamente ultrapassado o prazo definido na legislação. Assim, propomos que ao invés de se perder mais tempo com um caótico labirinto jurídico, seja direccionada a missão das actuais Comissões Instaladoras das AMT, no sentido de garantir a entrada em

funcionamento e em efectividade de funções das Autoridades, de forma mais eficaz, justa e transparente. Evita-se assim um processo moroso e infrutífero de repetição de regimes de instalação, nomeação de comissões instaladoras, etc., assumindo as actuais comissões a missão de preparar as AMT para o quadro jurídico, estratégico e institucional consagrado na actual proposta.

Nestes termos, e face ao exposto, os Deputados abaixo assinados do Grupo Parlamentar do PCP apresentam, ao abrigo das disposições constitucionais e regimentais aplicáveis, o seguinte Projecto de Lei:

CAPÍTULO I

Disposições gerais

Artigo 1.º

Objecto

A presente Lei altera o regime jurídico e de funcionamento da Autoridade Metropolitana de Transportes de Lisboa e da Autoridade Metropolitana de Transportes do Porto, adiante designadas por AMT, criadas pelo Decreto-Lei n.º 268/2003 de 28 de Outubro, e revoga as alterações sucessivamente aprovadas pelo Decreto-Lei n.º 232/2004 de 13 de Dezembro.

Artigo 2.º

Regime jurídico

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

Artigo 3.º

Natureza e objecto das AMT

1 - As AMT são pessoas colectivas de direito público, dotadas de autonomia administrativa e financeira e património próprio, que funcionam junto do Ministério responsável pela tutela do sector dos transportes e obras públicas e ficam sujeitas à superintendência deste.

2 - As AMT têm por objecto o planeamento, a coordenação e organização de oferta e o desenvolvimento, o financiamento e a gestão dos sistemas de transportes no âmbito metropolitano, em articulação com o desenvolvimento urbanístico e o ordenamento do território, visando a promoção do serviço público de transporte colectivo.

Artigo 4.º

Âmbito territorial

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

Artigo 5.º

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 da oferta:

- a) Avaliar a eficiência e qualidade dos serviços de transportes públicos de passageiros com base em critérios de oferta;
- 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, no quadro das determinações estabelecidas pelo Governo;
- b) Gerir, no quadro das determinações estabelecidas pelo Governo e pelas autarquias locais nas respectivas áreas de competência, o financiamento do sistema de transportes públicos de passageiros, bem como de interfaces, nas respectivas áreas metropolitanas, assegurando a atribuição das verbas provenientes das diversas fontes de recursos destinados a essa finalidade;
- c) Desenvolver um sistema tarifário integrado inserido numa política de financiamento que privilegie o princípio da repartição mais justa de riqueza, tendo em conta os beneficiários económicos do sistema e a sustentabilidade dos operadores.

- 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 qualidade 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 6.º

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 transportes 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 responsáveis pelas tutelas das Finanças e do sector dos transportes e obras públicas 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 Ministros responsáveis pelas tutelas das Finanças e do sector dos transportes e obras públicas 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 responsáveis pelas tutelas das Finanças e do sector dos transportes e obras públicas 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, sedeados 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 institucionalizada e estabelecer acordos com os já existentes.

2 - Aos fiscais únicos das AMT compete o controlo e fiscalização da actividade contabilística e financeira das AMT.

Artigo 7.º

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.

CAPÍTULO II

Estruturas e funcionamento

Artigo 8.º

Órgãos

São órgãos das AMT:

- a) Conselho Geral;
- b) Conselho Executivo;
- c) Fiscal Único.

Artigo 9.º

Conselho Geral

1 - O Conselho Geral é o órgão superior das AMT, sendo presidido pelo presidente da respectiva Junta Metropolitana e constituído por 31 membros na AMT de Lisboa e por 27 membros na AMT do Porto.

2 - Integram o Conselho Geral da AMT de Lisboa:

- a) Quatro membros em representação da Administração Central com competência nos domínios dos transportes, das respectivas infraestruturas, do planeamento, do ambiente e ordenamento do território;
- b) Dezoito membros em representação de todas as câmaras municipais integrantes da Área Metropolitana de Lisboa, a designar pelas respectivas câmaras municipais;
- c) Quatro membros em representação das empresas de transportes, dos quais dois representando o sector público e dois representando o sector privado, a designar respectivamente pelo Ministério da tutela e pelas associações empresariais;
- d) Três membros em representação dos trabalhadores dos transportes, a designar pelas associações sindicais e pelas comissões de trabalhadores;
- e) Dois membros em representação dos utentes, a designar pelas associações da respectiva Área Metropolitana, legalmente constituídas.

3 - Integram o Conselho Geral da AMT do Porto:

- a) Quatro membros em representação da Administração Central com competência nos domínios dos transportes, das respectivas infraestruturas, do planeamento, do ambiente e ordenamento do território;
- b) Catorze membros em representação de todas as câmaras municipais integrantes da Área Metropolitana do Porto, a designar pelas respectivas câmaras municipais;
- c) Quatro membros em representação das empresas de transportes, dos quais dois representando o sector público e dois representando o sector privado, a designar respectivamente pelo Ministério da tutela e pelas associações empresariais;

d) Três membros em representação dos trabalhadores dos transportes, a designar pelas associações sindicais e pelas comissões de trabalhadores;

e) Dois membros em representação dos utentes, a designar pelas associações da respectiva Área Metropolitana, legalmente constituídas.

4 - O Conselho Geral actuará de acordo com um regulamento interno a aprovar por este órgão.

5 - Compete ao Conselho Geral deliberar em todas as matérias referentes à AMT, nomeadamente no que diz respeito à proposta a fazer ao Ministério responsável pela tutela do sector dos transportes e obras públicas para a composição do Conselho Executivo, aprovação dos Estatutos e Regulamentos, quadro de pessoal e estatuto remuneratório, orçamento e plano de actividades e política tarifária.

Artigo 10.º

Conselho Executivo

O Conselho Executivo é o órgão executivo das AMT, sendo constituído pelo Presidente e por dois vogais, nomeados pelo Ministro responsável pela tutela do sector dos transportes e obras públicas, mediante proposta apresentada pelo Conselho Geral da AMT.

Artigo 11.º

Fiscal único

O fiscal único é nomeado por despacho conjunto do Ministro das Finanças e do Ministro responsável pela tutela do sector dos transportes e obras públicas, mediante proposta apresentada pelo Conselho Geral da AMT, devendo ser designado um revisor oficial de contas, ou uma sociedade de revisores oficiais de contas, de reconhecida reputação e idoneidade.

Artigo 12.º

Director executivo

1 - O conselho executivo designa um director executivo da AMT, de entre pessoas com reconhecida idoneidade, independência e adequada competência técnica e profissional, a admitir em conformidade com o estabelecido no regime do pessoal e nos termos dos estatutos.

2 - O director executivo exerce todas as funções que lhe forem atribuídas pelo conselho de administração, sendo o seu estatuto equiparado ao de Director de Serviços.

Artigo 13.º

Impedimentos e incompatibilidades

1 - Não pode ser nomeado para os conselhos executivos ou para o cargo de director executivo das AMT quem seja ou tenha sido membro dos corpos gerentes de empresas do sector dos transportes nos últimos dois anos, ou seja ou tenha sido trabalhador ou colaborador permanente das mesmas com funções de direcção ou chefia no mesmo período de tempo.

2 - Os membros dos conselhos executivos e os directores executivos das AMT não podem ter interesses de natureza financeira ou participações nas empresas do sector dos transportes.

3 - Os membros dos conselhos executivos e os directores executivos das AMT estão sujeitos às incompatibilidades e aos impedimentos dos titulares de altos cargos públicos.

4 - Os membros dos conselhos executivos e os directores executivos das AMT exercem as suas funções em regime de exclusividade, excepto no que se refere ao exercício de funções docentes no ensino superior em tempo parcial.

5 - Após o termo das suas funções, os membros dos conselhos executivos e os directores executivos das AMT ficam impedidos, pelo período de dois anos, de desempenhar qualquer função ou prestar qualquer serviço às empresas do sector dos transportes.

Artigo 14.º

Actividade financeira e patrimonial

1 - A actividade financeira e patrimonial das AMT rege-se pelo disposto nos seus estatutos.

2 - 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.

3 - As AMT não têm capacidade de endividamento.

Artigo 15.º

Financiamento dos sistemas de transportes

1 - O processo de definição do financiamento do sistema de transportes deve ter em consideração:

- a) As receitas provenientes do Orçamento do Estado;
- b) As receitas fiscais geradas pelo sector;
- c) O estabelecimento do modelo de financiamento das infraestruturas de longa duração e dos transportes colectivos;
- d) Os custos de exploração e de investimentos;
- e) A determinação dos beneficiários indirectos das redes pesadas de transportes.

2 - A determinação da verba prevista na alínea a) do n.º 1 tomará em conta, designadamente, as necessidades de compensação de custos decorrentes do cumprimento de obrigações de serviço público, ou de cobertura de encargos de investimentos, uns e outros segundo critérios resultantes de adequados instrumentos contratuais.

3 - As transferências do Orçamento do Estado serão aprovadas por disposições legais que tenham em conta o papel da mobilidade no funcionamento da economia.

Artigo 16.º

Regime do pessoal

1 - O pessoal das AMT está sujeito ao regime geral da função pública.

2 - 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.

Artigo 17.º

Funções de inspeção e fiscalização

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

- a) Aceder às instalações, equipamentos e serviços das entidades sujeitas à fiscalização da respectiva AMT;
- b) Requirir 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 responsável pela tutela do sector dos transportes e obras públicas.

CAPÍTULO III

Regime de instalação

Artigo 18.º

Regime de instalação

1 - As AMT em regime de instalação ao abrigo do Artigo 15.º do Decreto-Lei n.º 268/2003, de 28 de Outubro, com as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei n.º 232/2004, de 13 de Dezembro, passam a reger-se nos termos da presente Lei.

2 - O período de instalação prossegue por seis meses a contar da data de entrada em vigor da presente lei, podendo ser prorrogado por mais três meses, mediante despacho do Ministro responsável pela tutela do sector dos transportes e obras públicas;

3 - Durante o período de instalação as AMT são dirigidas por comissões instaladoras, constituídas por:

a) Um presidente e dois vogais, designados por despacho conjunto dos Ministros responsáveis pelas tutelas das Finanças e dos sector dos transportes e obras públicas, e do ambiente e ordenamento do território;

b) Um vogal, designado pela Câmara Municipal de Lisboa ou do Porto, consoante os casos;

c) Um vogal, designado pela Junta Metropolitana de Lisboa ou do Porto, consoante os casos.

4 - Às comissões instaladoras cabem todos os poderes de direcção, organização e gestão corrente cometidos por lei aos órgãos dirigentes dos organismos públicos dotados de autonomia administrativa e financeira, competindo-lhes, em especial:

- a) Preparar os projectos de estatutos da respectiva AMT, a submeter à aprovação da respectiva Assembleia Metropolitana e posterior homologação do Ministro responsável pela tutela do sector dos transportes e obras públicas;
- b) Providenciar, após a aprovação dos estatutos, junto das entidades representadas no conselho geral, a indicação atempada dos respectivos representantes;
- c) Apresentar proposta de calendarização visando o exercício gradual e progressivo pelas AMT dos poderes funcionais atribuídos pela presente Lei, a submeter à aprovação do Governo, mediante parecer vinculativo das respectivas Juntas Metropolitanas;
- d) Preparar os instrumentos técnicos e jurídicos necessários ao início da actividade das AMT, designadamente quanto à elaboração dos planos metropolitanos de transportes.

5 - As instalações necessárias ao funcionamento das comissões instaladoras bem como o apoio logístico e administrativo são assegurados pela Direcção-Geral dos Transportes Terrestres e Fluviais.

6 - A dotação de pessoal indispensável ao funcionamento das comissões instaladoras constará de mapas a propor por estas ao Governo para aprovação por despacho conjunto Ministros responsáveis pelas tutelas das Finanças e do sector dos transportes e obras públicas.

7 - As comissões instaladoras poderão recrutar o pessoal necessário, nos termos da lei geral e dentro das dotações fixadas nos mapas aprovados.

8 - As despesas das comissões instaladoras serão suportadas pela Direcção-Geral dos Transportes Terrestres e Fluviais.

CAPÍTULO IV

Disposições finais e transitórias

Artigo 19.º

Aditamento à Lei n.º 10/2003, de 13 de Maio

É aditado à Lei n.º 10/2003, de 13 de Maio, o Artigo 18.º-A, com a seguinte redacção:

«Artigo 18.º-A

Exercício de competências pelas

Autoridades Metropolitanas de Transportes

As Áreas Metropolitanas cujo território seja abrangido pelo âmbito territorial de uma Autoridade Metropolitana de Transportes em efectividade de funções não exercem as competências, na área dos transportes e acessibilidades, previstas na alínea b) do número 2 e nas alíneas a) e m) do número 5 do artigo anterior, sendo estas exercidas pela respectiva AMT.»

Artigo 20.º

Aditamento à Lei n.º 159/99, de 14 de Setembro

É aditado à Lei n.º 159/99, de 14 de Setembro, o Artigo 18.º-A, com a seguinte redacção:

«Artigo 18.º-A

Exercício de competências pelas

Autoridades Metropolitanas de Transportes

1 - Os municípios cujo território seja abrangido pelo âmbito territorial de uma Autoridade Metropolitana de Transportes, adiante designada por AMT, em efectividade

de funções não exercem as competências previstas nas alíneas *b)* a *e)* do número 1 e no número 2 do artigo anterior, sendo estas exercidas pela respectiva AMT.

2 - Para os efeitos do disposto no número anterior, a administração central disponibiliza e transfere para as AMT os recursos previstos nos artigos 3.º e 4.º da presente Lei.»

Artigo 21.º

Transferência de competências da Administração Central

1 - Cabe ao Governo, no prazo de 180 dias, aprovar por Decreto-Lei, mediante parecer prévio das Juntas Metropolitanas de Lisboa e do Porto e das Comissões Instaladoras das AMT, as alterações ao enquadramento legal em vigor que sejam necessárias à transferência para as AMT, no respectivo âmbito territorial, das competências da Administração Central que colidam com o disposto na presente Lei.

2 - Só após a entrada em vigor dos diplomas mencionados no número anterior é aplicado o disposto nos Artigos 19.º e 20.º da presente Lei.

Artigo 22.º

Norma revogatória

São revogados os Artigos 2.º a 16.º do Decreto-Lei n.º 268/2003, de 28 de Outubro, bem como o Decreto-Lei n.º 232/2004, de 13 de Dezembro.

Artigo 23.º

Entrada em vigor

A presente lei entra em vigor no primeiro dia do mês seguinte ao da sua publicação.

Artigo 24.º

Disposição final

O presente diploma constitui, para todos os efeitos legais, título bastante para certificação da constituição das AMT, incluindo os de registo, devendo tais actos ser praticados pelas repartições competentes, mediante simples comunicação subscrita por dois membros da comissão instaladora da respectiva AMT.

Assembleia da República, 8 de Junho de 2006.

Os Deputados,

JOSÉ SOEIRO; FRANCISCO LOPES; BERNARDINO SOARES; MIGUEL TIAGO;
JERÓNIMO DE SOUSA; ANTÓNIO FILIPE; ABÍLIO FERNANDES