

Parecer

Projeto de Lei n.º 807/XIII/3.ª (PCP)

Autor: Deputado

Ricardo Bexiga (PS)

Consagra o "Andante" passe intermodal da Área Metropolitana do Porto, como título em todos os transportes coletivos de passageiros e atualiza o âmbito geográfico do respetivo zonamento.



ÍNDICE

- I CONSIDERANDOS
- 1. OBJETO, CONTEÚDO E MOTIVAÇÃO DA INICIATIVA
- II CONFORMIDADE DOS REQUISITOS FORMAIS, CONSTITUCIONAIS E REGIMENTAIS E DO CUMPRIMENTO DA LEI FORMULÁRIO
- III ENQUADRAMENTO LEGAL E DOUTRINÁRIO E ANTECEDENTES
- IV INICIATIVAS LEGISLATIVAS E PETIÇÕES
- V APRECIAÇÃO DAS CONSEQUÊNCIAS DA APROVAÇÃO E DOS PREVISÍVEIS ENCARGOS COM A SUA PUBLICAÇÃO
- VII OPINIÃO DO DEPUTADO RELATOR
- VII CONCLUSÕES
- **VIII ANEXOS**



I - CONSIDERANDOS

1. Objeto, motivação e conteúdo da iniciativa

O Grupo Parlamentar do Partido Comunista Português apresentou o Projeto de Lei nº 807/XIII/3.ª (PCP), que "Consagra o "Andante", passe social intermodal da Área Metropolitana do Porto, como título em todos os transportes coletivos de passageiros e atualiza o âmbito geográfico do respetivo zonamento".

No seu enquadramento geral, os Proponentes:

- Definem que "O Passe Social Intermodal é um elemento estruturante de uma política de transportes, com uma enorme importância na atração de utentes ao sistema de transportes públicos, gerador de benefícios para o funcionamento da economia, a mobilidade e o ambiente e, consequentemente, para a qualidade da vida das populações",
- Consideram como "Uma medida que contribuiu para reduzir os gastos familiares fixos com transportes e assegurou aos utentes dos transportes públicos o acesso a uma oferta diversificada e abrangente, num sistema tarifário que veio racionalizar e simplificar a sua utilização e que não se confinou às deslocações pendulares diárias, para trabalhar ou estudar".

Os Deputados preponentes referem ainda:

• Que apresentam "este Projeto de Lei num momento em que os utentes dos transportes públicos vivem confrontados com as consequências das opções políticas seguidas ao longo de décadas pelos sucessivos governos e de modo muito acentuado pelo anterior governo PSD/CDS, assentes em privatizações e na desarticulação do sistema, cortes na oferta de transportes públicos, sucessivos aumentos de preços sempre em valores muito acima da taxa de inflação, ataques e descaracterização do passe social intermodal, como os que derivam da criação dos passes combinados ou com a criação do Andante",



- e que "Perante este quadro, é indispensável confirmar o passe social intermodal/Andante como título de transporte de acesso universal ao serviço público de transportes, de insubstituível importância socioeconómica, inegável fator de justiça social e importante incentivo à utilização do transporte coletivo",
- e, assim, consideram que "É essencial repor justiça nos critérios de financiamento, com uma repartição de receitas ajustada à realidade e uma prestação de indemnizações compensatórias que defenda e valorize o serviço público do transporte coletivo, libertando-o da estrita lógica do lucro e assumindo-o como fator insubstituível do desenvolvimento e da qualidade de vida",
- e defendem que "importa criar condições para o acesso das pessoas com deficiência aos transportes públicos e coletivos" (...) "pelo que propomos um desconto no tarifário para as pessoas com deficiência".

Por fim, os Deputados do Grupo Parlamentar do Partido Comunista Português concluem que "...

O que propomos é adaptar as potencialidades do passe social intermodal/Andante às novas exigência do presente, alargar o seu âmbito geográfico, abrangendo mais populações, garantir a sua validade intermodal, consagrando a sua utilização em todas as carreiras de todos os operadores de transportes de toda a Área Metropolitana do Porto".

II – CONFORMIDADE DOS REQUISITOS FORMAIS, CONSTITUCIONAIS E REGIMENTAIS E DO CUMPRIMENTO DA LEI FORMULÁRIO

• Conformidade com os requisitos formais, constitucionais e regimentais

A iniciativa é apresentada pelo Grupo Parlamentar do PCP, nos termos do artigo 167.º da Constituição e do 118.º do Regimento, que consubstanciam o poder de iniciativa da lei. Trata-se de um poder dos Deputados por força do disposto na alínea b) do artigo 156.º da Constituição e na alínea b) do n.º 1 do artigo 4.º do Regimento, bem como dos grupos parlamentares, por força da alínea g) do n.º 2 do artigo 180.º da Constituição, e da alínea f) do artigo 8.º do Regimento.



É subscrita por doze Deputados do Grupo Parlamentar, respeitando os requisitos formais previstos no n.º 1 do artigo 119.º e nas alíneas a), b) e c) do n.º 1 do artigo 124.º do Regimento, relativamente às iniciativas em geral, bem como os previstos no n.º 1 do artigo 123.º do referido diploma, quanto aos projetos de lei em particular. Respeita ainda os limites da iniciativa impostos pelo Regimento, por força do disposto nos n.ºs 1 e 3 do artigo 120.º.

O n.º 2 do artigo 167.º da Constituição impede a apresentação de iniciativas legislativas que envolvam, no ano económico em curso, aumento das despesas previstas no Orçamento, princípio igualmente consagrado no n.º 2 do artigo 120.º do Regimento e conhecido como "lei-travão". Ao prever que aos operadores de transportes públicos coletivos, quer sejam empresas públicas ou privadas, seja atribuída anualmente uma indemnização compensatória com base numa lógica de rede e tendo em conta o cumprimento das obrigações inerentes à prestação de serviço público, o projeto de lei em análise, em caso de aprovação, parece implicar encargos orçamentais. Contudo, ao diferir a entrada em vigor, fazendo-a coincidir com o Orçamento de Estado posterior à sua aprovação (artigo 11.º) os proponentes acautelam a sua conformidade com a "lei-travão".

Verificação do cumprimento da lei formulário

O projeto de lei inclui uma exposição de motivos e cumpre o disposto no n.º 2 do artigo 7.º da Lei Formulário (Lei n.º 74/98, de 11 de novembro, alterada e republicada pela Lei n.º 43/2014, de 11 de julho), uma vez que tem um título que traduz sinteticamente o seu objeto [disposição idêntica à da alínea b) do n.º 1 do artigo 124º do Regimento].

A iniciativa em análise pretende consagrar o "Andante", passe social intermodal, como título em todos os transportes coletivos de passageiros e atualizar o âmbito geográfico do respetivo zonamento na Área Metropolitana do Porto.

Num dos parágrafos da Exposição de Motivos, o legislador diz que pretende revogar o Decreto-Lei n.º 8/93, de 11 de janeiro, mas não o faz no texto do projeto, onde não existe qualquer norma revogatória, pelo que se sugere a ponderação dessa revogação, que tem de ser expressa, em sede de apreciação na especialidade e a inclusão da necessária norma para o efeito, em caso de aprovação do projeto em análise.



Quanto à entrada em vigor da iniciativa, em caso de aprovação, esta terá lugar na data da aprovação do Orçamento do Estado posterior à sua publicação, nos termos do artigo 11.°, o que está conforme com o disposto no n.º 2 do artigo 120.º do Regimento, que impede a apresentação de iniciativas que "envolvam, no ano económico em curso, aumento das despesas ou diminuição das receitas do Estado previstas no Orçamento", princípio igualmente consagrado no n.º 2 do artigo 167.º da Constituição e conhecido pela designação de "lei-travão".

III - ENQUADRAMENTO LEGAL E DOUTRINÁRIO E ANTECEDENTES

Os denominados "passes sociais", nas áreas metropolitanas de Lisboa e do Porto, permitem a utilização de diversos modos de transporte, beneficiando de igual modo um grande número de cidadãos, independentemente dos rendimentos que auferem.

O regime dos títulos combinados de transportes, foi estabelecido pelo Decreto-Lei n.º 8/93, de 11 de janeiro, com o objetivo de se melhorar "o regime de títulos de transportes em vigor, incentivando a criação de títulos de transporte combinados entre empresas, carreiras e modos de transporte, através de mecanismos flexíveis e desburocratizados", como é referido no seu preâmbulo. Este diploma revogou, entretanto, dois diplomas precursores na definição de títulos de transportes coletivos: os Decretos-Lei n.ºs 415-A/86, de 17 de dezembro (Define a competência para a fixação de tarifas e preços de certos transportes), e 15/90, de 8 de janeiro (que altera o anterior).

Posteriormente, em 2003, por intermédio do Decreto-Lei n.º 268/2003, de 28 de outubro, for determinada a transferência para as Autoridades Metropolitanas de Transportes das atribuições e competências conferidas pelo diploma de janeiro de 1993. O Decreto-Lei n.º 268/2003, por sua vez, foi revogado pela Lei n.º 1/2009, de 5 de janeiro, que veio estabelecer o Regime Jurídico das Autoridades Metropolitanas de Transportes de Lisboa e do Porto. Esta última Lei foi revogada pela 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 nº 1/2009, de 5 de janeiro, e o Regulamento de Transportes em Automóveis (Decreto nº 37272, de 31 de dezembro de 1948), transmitindo para as Áreas Metropolitanas de Lisboa e do Porto a universalidade dos bens e a titularidade dos direitos



patrimoniais e contratuais que integram a esfera jurídica das Autoridades Metropolitanas de Transportes de Lisboa e do Porto, cabendo-lhes assim a exploração de serviço público de transporte de passageiros.

Refira-se, ainda, que em 2011 foi aprovada a Portaria n.º 272/2011, de 23 de setembro, dos Ministérios das Finanças e da Economia e do Emprego, que define as condições de atribuição do Passe Social e os procedimentos relativos à operacionalização do sistema que lhe está associado. Esta Portaria pretendeu alterar as coroas previstas pelas Portarias n.º 779/76, de 31 de dezembro (Cria passes sociais intermodais para vários operadores de transporte), nº 229-A/77, de 30 de abril (Cria novas modalidades de passes sociais para alguns operadores de transporte (e revoga a anterior), e n.º 736/77, de 30 de novembro (Cria dois novos tipos de passes sociais), abrangidas pelo sistema de passe social intermodal dos transportes coletivos da Área Metropolitana de Lisboa. A Portaria sofreu a sua primeira alteração pela Portaria n.º 36/2012, de 8 de fevereiro – Primeira alteração à Portaria nº 272/2011, de 23 de setembro, que define as condições de atribuição do Passe Social e o procedimento relativos à operacionalização do sistema que lhe está associado.

No que diz respeito ao enquadramento internacional, nomeadamente o caso de Espanha, Finlândia e Reino Unido, remete-se a análise para a nota técnica.

IV – INICIATIVAS LEGISLATIVAS E PETIÇÕES

Efetuada uma pesquisa à base de dados do processo legislativo e da atividade parlamentar, verificou-se que, neste momento, não se encontram pendentes quaisquer iniciativas ou petições sobre matéria idêntica ou conexa.



V – APRECIAÇÃO DAS CONSEQUÊNCIAS DA APROVAÇÃO E DOS PREVISÍVEIS ENCARGOS COM A SUA PUBLICAÇÃO

Em caso de aprovação, a presente iniciativa parece poder implicar um acréscimo de encargos para o Orçamento do Estado, desde logo, em resultado da indemnização compensatória prevista no artigo 9.°. Todavia, a informação disponível não permite quantificar tais custos.

Prevê ainda que competirá ao Governo definir a fórmula de cálculo da repartição de receitas do "Andante", passe social intermodal, pelos operadores.

VI - OPINIÃO DO AUTOR DO PARECER

O autor do presente parecer reserva a sua opinião para a discussão da presente iniciativa em sede Plenário da Assembleia da República.

VII - CONCLUSÕES

Tendo em consideração o anteriormente exposto, conclui-se:

- 1. A presente iniciativa cumpre os requisitos formais, constitucionais e regimentais, e obedece ao formulário correspondente a uma Projeto Lei;
- A iniciativa legislativa incide exclusivamente sobre matéria no âmbito da competência da Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas;
- 3. O Projeto Lei n.º 807/XIII/3.ª (PCP) reúne as condições constitucionais e regimentais para ser debatida na generalidade em Plenário da Assembleia da República.



VIII - ANEXOS

Em conformidade com o cumprimento do artigo 131.º do Regimento da Assembleia da República, anexa-se a Nota Técnica elaborada pelos serviços.

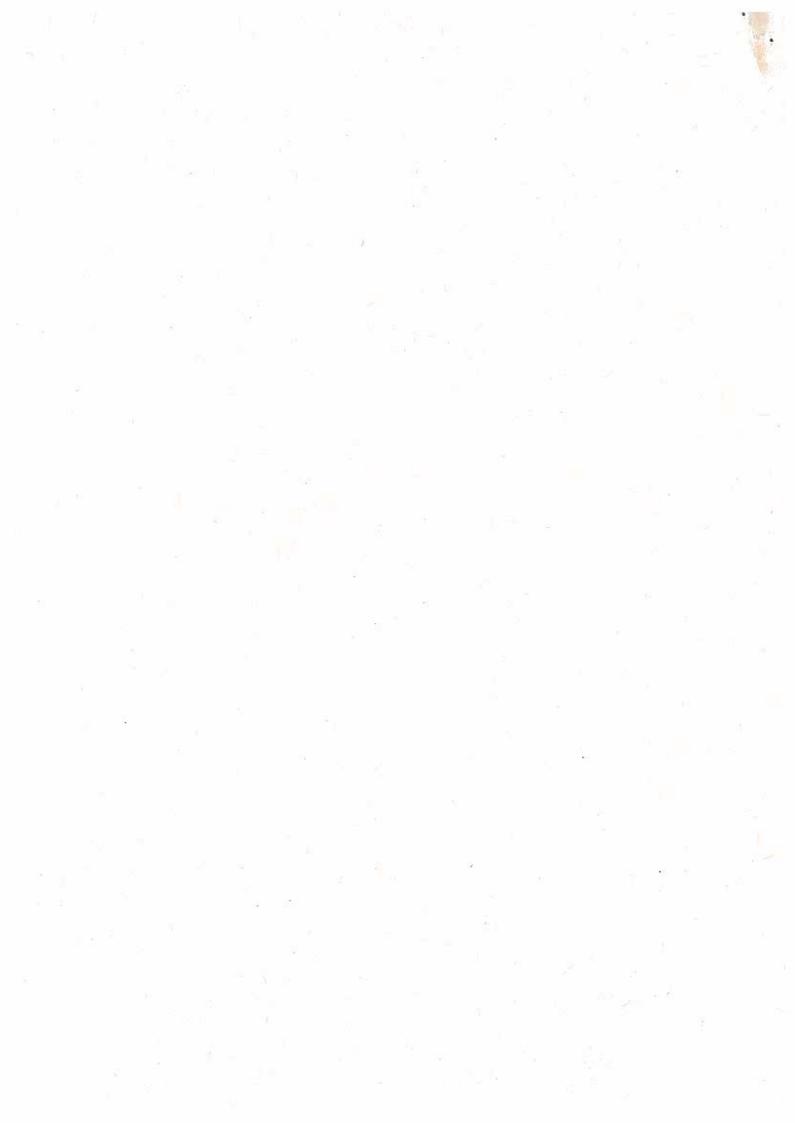
Lisboa, Palácio de S. Bento, 20 de junho de 2018

O Deputado Relator

Ricardo Bexiga

O Presidente da Comissão

Hélder Amaral





Nota Técnica

Projeto de Lei n.º 807/XIII/3.ª (PCP)

Consagra o "Andante", passe social intermodal da Área Metropolitana do Porto, como título em todos os transportes coletivos de passageiros e atualiza o âmbito geográfico do respetivo zonamento

Data de admissão: 16 de março de 2018.

Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas (6.ª)

Índice

- I. Análise sucinta dos factos, situações e realidades respeitantes à iniciativa
- II. Apreciação da conformidade dos requisitos formais, constitucionais e regimentais e do cumprimento da lei formulário
- III. Enquadramento legal e doutrinário e antecedentes
- IV. Iniciativas legislativas e petições pendentes sobre a mesma matéria
- V. Consultas e contributos

Elaborada por: António Fontes (DAC), António Almeida Santos (DAPLEN) e Leonor Calvão Borges (DILP).

Data: 5 de abril de 2018.

Nota Técnica

I. Análise sucinta dos factos, situações e realidades respeitantes à iniciativa

O Grupo Parlamentar do Partido Comunista Português apresentou o Projeto de Lei n. 807/XIII/3.ª (PCP), que "Consagra o "Andante", passe social intermodal da Área Metropolitana do Porto, como título em todos os transportes coletivos de passageiros e atualiza o âmbito geográfico do respetivo zonamento".

No seu enquadramento geral, os Proponentes:

- definem que "O Passe Social Intermodal é um elemento estruturante de uma política de transportes, com uma enorme importância na atração de utentes ao sistema de transportes públicos, gerador de benefícios para o funcionamento da economia, a mobilidade e o ambiente e, consequentemente, para a qualidade de vida das populações.",
- o e consideram como "Uma medida que contribuiu para reduzir os gastos familiares fixos com transportes e assegurou aos utentes dos transportes públicos o acesso a uma oferta diversificada e abrangente, num sistema tarifário que veio racionalizar e simplificar a sua utilização e que não se confinou às deslocações pendulares diárias, para trabalhar ou estudar.".

Os Deputados proponentes notam que:

- o apresentam "este Projeto de Lei num momento em que os utentes dos transportes públicos vivem confrontados com as consequências das opções políticas seguidas ao longo de décadas pelos sucessivos governos e de modo muito acentuado pelo anterior governo PSD/CDS, assentes em privatizações e na desarticulação do sistema, cortes na oferta de transportes públicos, sucessivos aumentos de preços sempre em valores muito acima da taxa de inflação, ataques e descaracterização do passe social intermodal, como os que derivam da criação dos passes combinados ou com a criação do Andante.",
- o e que "Perante este quadro, é indispensável confirmar o passe social intermodal/Andante como título de transporte de acesso universal ao serviço público de transportes, de insubstituível importância socioeconómica, inegável fator de justiça social e importante incentivo à utilização do transporte coletivo.",
- o e, assim, consideram que "É essencial repor justiça nos critérios de financiamento, com uma repartição de receitas ajustada à realidade e uma prestação de indemnizações compensatórias que defenda e valorize o serviço público do transporte coletivo, libertando-o da estrita lógica do lucro e assumindo-o como fator insubstituível do desenvolvimento e da qualidade de vida.",
- e defendem que "importa criar condições para o acesso das pessoas com deficiência aos transportes públicos e coletivos." (...) "pelo que propomos um desconto no tarifário para as pessoas com deficiência.".

Por fim, os Deputados do Grupo parlamentar do Partido Comunista Português concluem que " ... O que propomos é adaptar as potencialidades do passe social intermodal/Andante às novas exigências do presente; alargar o seu âmbito geográfico, abrangendo mais populações, garantir a sua validade intermodal, consagrando a sua utilização em todas as carreiras de todos os operadores de transportes de toda a Área Metropolitana do Porto.", e

Nota Técnica

nestes pressupostos e em conformidade com esta conclusão, os Deputados do PCP apresentaram este Projeto de lei que prevê e define:

- no artigo 1º, o Objeto,
- no artigo 2º, o Âmbito geográfico,
- no artigo 3°, o Delimitação do zonamento do "Andante", passe social intermodal,
- no artigo 4°, a Validade,
- no artigo 5°, a Periodicidade,
- no artigo 6º, o Regime especial de preços,
- no artigo 7°, o Regime especial de preços para pessoas com deficiência,
- no artigo 8º, a Repartição de receitas,
- no artigo 9º, a Indemnização compensatória,
- no artigo 10°, os Passes e títulos próprios, e
- no artigo 11°, a Entrada em vigor.

II. Apreciação da conformidade dos requisitos formais, constitucionais e regimentais e do cumprimento da lei formulário

• Conformidade com os requisitos formais, constitucionais e regimentais

A iniciativa é apresentada pelo Grupo Parlamentar do Partido Comunista Português, nos termos do artigo 167.º da Constituição e do 118.º do Regimento, que consubstanciam o poder de iniciativa da lei. Trata-se de um poder dos Deputados, por força do disposto na alínea b) do artigo 156.º da Constituição e na alínea b) do n.º 1 do artigo 4.º do Regimento, bem como dos grupos parlamentares, por força do disposto na alínea g) do n.º 2 do artigo 180.º da Constituição e da alínea f) do artigo 8.º do Regimento.

É subscrita por doze Deputados do Grupo Parlamentar, respeitando os requisitos formais previstos no n.º 1 do artigo 119.º e nas alíneas a), b) e c) do n.º 1 do artigo 124.º do Regimento, relativamente às iniciativas em geral, bem como os previstos no n.º 1 do artigo 123.º do referido diploma, quanto aos projetos de lei em

Projeto de Lei n.º 807/XIII/3.ª (PCP)

Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas (6.º)

Nota Técnica

particular. Respeita ainda os limites da iniciativa impostos pelo Regimento, por força do disposto nos nºs 1 e 3 do artigo 120.º.

O n.º 2 do artigo 167.º da Constituição impede a apresentação de iniciativas legislativas que envolvam, no ano económico em curso, aumento das despesas previstas no Orçamento, princípio igualmente consagrado no n.º 2 do artigo 120.º do Regimento e conhecido como "lei-travão". Ao prever que aos operadores de transportes públicos coletivos, quer sejam empresas públicas ou privadas, seja atribuída anualmente uma indemnização compensatória com base numa lógica de rede e tendo em conta o cumprimento das obrigações inerentes à prestação de serviço público, o projeto de lei em análise, em caso de aprovação, parece implicar encargos orçamentais. Contudo, ao diferir a entrada em vigor, fazendo-a coincidir com o Orçamento do Estado posterior à sua aprovação (artigo 11.º) os proponentes acautelam a sua conformidade com a "lei-travão".

Este projeto de lei deu entrada no dia 16 de março de 2018, foi admitido no dia 20 do mesmo mês, anunciado no dia 21 e baixou, na generalidade, à Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas (6.ª).

• Verificação do cumprimento da lei formulário

O projeto de lei inclui uma exposição de motivos e cumpre o disposto no n.º 2 do artigo 7.º da lei formulário (<u>Lei n.º 74/98, de 11 de novembro</u>, alterada e republicada pela <u>Lei n.º 43/2014, de 11 de julho</u>), uma vez que tem um título que traduz sinteticamente o seu objeto [disposição idêntica à da alínea b) do n.º 1 do artigo 124.º do Regimento].

A iniciativa em análise pretende consagrar o "Andante", passe social intermodal, como título em todos os transportes coletivos de passageiros e atualizar o âmbito geográfico do respetivo zonamento na Área Metropolitana do Porto.

Num dos parágrafos da Exposição de Motivos, o legislador diz que pretende revogar o <u>Decreto-Lei nº 8/93, de 11 de janeiro</u>, mas não o faz no texto do projeto, onde não existe qualquer norma revogatória, pelo que se sugere a ponderação dessa revogação, que tem de ser expressa, em sede de apreciação na especialidade e a inclusão da necessária norma para o efeito, em caso de aprovação do projeto em análise.

Quanto à entrada em vigor da iniciativa, em caso de aprovação, esta terá lugar na data da aprovação do Orçamento do Estado posterior à sua publicação, nos termos do artigo 11.º, o que está conforme com o disposto no n.º 2 do artigo 120.º do Regimento, que impede a apresentação de iniciativas que "envolvam, no ano económico em curso, aumento das despesas ou diminuição das receitas do Estado previstas no Orçamento", princípio igualmente consagrado no n.º 2 do artigo 167.º da Constituição e conhecido pela designação de "lei-travão".

Projeto de Lei n.º 807/XIII/3.ª (PCP)

Nota Técnica

Na presente fase do processo legislativo, a iniciativa em apreço não nos parece suscitar outras questões em face da lei formulário.

III. Enquadramento legal e antecedentes

Enquadramento legal nacional e antecedentes

Os denominados «passes sociais», nas áreas metropolitanas de Lisboa e do Porto, permitem a utilização de diversos modos de transporte, beneficiando de igual modo um grande número de cidadãos, independentemente dos rendimentos que auferem.

O regime dos títulos combinados de transportes, foi estabelecido pelo <u>Decreto-Lei n.º 8/93, de 11 de janeiro</u>, com o objetivo de se melhorar "o regime de títulos de transportes em vigor, incentivando a criação de títulos de transporte combinados entre empresas, carreiras e modos de transporte, através de mecanismos flexíveis e desburocratizados", como é referido no seu preâmbulo. Este diploma revogou entretanto dois diplomas precursores na definição de títulos de transportes coletivos: os Decretos-lei n.ºs <u>415-A/86, de 17 de dezembro</u> (Define a competência para a fixação de tarifas e preços de certos transportes), e <u>15/90, de 8 de janeiro</u> (que altera o anterior).

Posteriormente, em 2003, por intermédio do <u>Decreto-lei n.º 268/2003, de 28 de outubro</u>, foi determinada a transferência para as Autoridades Metropolitanas de Transportes das atribuições e competências conferidas pelo diploma de Janeiro de 1993. O Decreto-lei n.º 268/2003, por sua vez, foi entretanto revogado pela <u>Lei n.º 1/2009</u>, de 5 de janeiro, que veio estabelecer o regime jurídico das Autoridades Metropolitanas de Transportes de Lisboa e do Porto. Esta última Lei foi revogada pela <u>Lei n.º 52/2015</u>, 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), transmitindo para as áreas metropolitanas de Lisboa e do Porto a universalidade dos bens e a titularidade dos direitos patrimoniais e contratuais que integram a esfera jurídica das Autoridades Metropolitanas de Transportes de Lisboa e do Porto, cabendo-lhes assim a exploração de serviço público de transporte de passageiros.

Refira-se, ainda, que em 2011 foi aprovada a <u>Portaria n.º 272/2011, de 23 de setembro</u>, dos Ministérios das Finanças e da Economia e do Emprego que define as condições de atribuição do Passe Social+ e os procedimentos relativos à operacionalização do sistema que lhe está associado. Esta Portaria pretendeu

Nota Técnica

alterar as coroas previstas pelas <u>Portarias n.º 779/76, de 31 de dezembro</u> (Cria passes sociais intermodais para vários operadores de transporte), n.º <u>229-A/77, de 30 de abril</u> (Cria novas modalidades de passes sociais para alguns operadores de transporte [e revoga a anterior]), e n.º <u>736/77, de 30 de novembro</u> (Cria dois novos tipos de passes sociais), abrangidas pelo sistema de passe social intermodal dos transportes coletivos da Área Metropolitana de Lisboa. A Portaria sofreu a sua primeira alteração pela <u>Portaria n.º 36/2012, de 8 de fevereiro</u> - Primeira alteração à Portaria n.º <u>272/2011, de 23 de setembro, que define as condições de atribuição do Passe Social+ e os procedimentos relativos à operacionalização do sistema que lhe está associado</u>

Enquadramento internacional

Países europeus

A legislação comparada é apresentada para os seguintes Estados-membros da União Europeia: Espanha, Finlândia e Reino Unido.

ESPANHA

O <u>artículo 26.1.6 del Estatuto de Autonomía de la Comunidad de Madrid</u> confere a Comunidade de Madrid a competência exclusiva en matéria de "ferrocarriles, carreteras y caminos cuyo itinerario discurra íntegramente en el territorio de la Comunidad de Madrid y, en los mismos términos, sobre el transporte terrestre y por cable. Centros de contratación y terminales de carga en materia de transportes terrestres en el ámbito de la Comunidad".

Considerando de grande importância o transporte rodoviário para o desenvolvimento económico e social da Comunidade de Madrid e a vontade de garantir um sistema de mobilidade sustentável, justifica-se a adoção de legislação como a <u>Ley 5/2009</u>, <u>de 20 de octubre</u>, <u>de Ordenación del Transporte y la Movilidad por Carretera (Ley autonomica)</u> na qual são de salientar os seguintes princípios:

Facilitar o direito à mobilidade dos cidadãos em todo o seu território, intermodalidade e livre escolha dos meios de transporte, sejam públicos ou privados, assegurar o bom funcionamento da rede de transportes públicos da Comunidade, exercendo as funções de planeamento, gestão e coordenação, em conformidade com o disposto na presente lei e demais disposições em vigor, e estabelecer o preçário e taxas que lhe são legalmente atribuídas, em matéria de transporte público.

No que há coordenação de serviços urbanos e interurbanos diz respeito, cabe-lhe:

1. Os transportes rodoviários urbanos e interurbanos, especialmente os que constituem transportes públicos regulares para uso geral, serão coordenados de acordo com as regras estabelecidas para o efeito pela



Nota Técnica

Comunidade de Madrid, respeitando as competências correspondentes aos municípios, acordos e acordos que são feitos com eles e as competências do Consórcio Regional de Transporte Público Regular de Madrid.

- 2. Para garantir a mobilidade supramunicipal, os planos, atos e resoluções das Câmaras Municipais relacionadas com a mobilidade ou o transporte, que transcendam o âmbito estrito dos seus municípios, ou distorçam gravemente os movimentos de outros municípios, exigirão sempre que haja uma reclamação de Alguns deles, relatório vinculativo anterior do Ministério responsável pelo transporte.
- 3. Os municípios da Comunidade de Madrid assegurarão que os serviços de transporte público discricionário de viajantes tenham a maior acessibilidade possível.

No website da *Comunidad de Madrid* existe um separador reservado ao <u>tema dos transportes</u> no qual podem ser consultadas as diferentes modalidades de cobrança das taxas. Na página do <u>Consorcio Transportes</u> <u>Madrid</u> condensa-se toda a informação sobre essa matéria.

FINLÂNDIA

Na Finlândia, e de acordo com o <u>Public Transport Act de 2009</u>1, são responsáveis pelo <u>transporte público</u> as autoridades competentes que incluem nove Centros de Desenvolvimento Económico, Transportes e Ambiente (<u>Centres for Economic Development, Transport and the Environment</u> - ELY) e 26 autoridades municipais. Estas autoridades definem o nível de serviço de transporte público da sua própria área e decidem como os serviços de transporte devem ser organizados.

A título exemplificativo, apresentamos a <u>Public Transport Area</u> (HSL) que abrange <u>Helsinki</u>, <u>Espoo</u>, Kauniainen, Vantaa, Kerava, Sipoo, Kirkkonummi, Siuntio and Tuusula. Toda a área tem um sistema integrado de bilheteira e os bilhetes do HSL são válidos em toda a rede de autocarros, metropolitano, comboio e barcos. O preço do bilhete varia de acordo com o número de zonas em que se viaja, sendo utilizável em toda a área, quer dentro de um só município quer em vários municípios.

REINO UNIDO

No Reino Unido, e de acordo com o <u>Transport Act de 2000</u>, cada autoridade de transporte local (<u>Local Transport Authority</u>) desenvolver políticas para a promoção e incentivo de instalações e serviços de transporte seguros, integrados, eficientes e económicos para, de e dentro de sua área, e promover a implementação dessas políticas.

A maioria das cidades do Reino Unido dispõe de um título de transporte combinado, com óbvias vantagens para os cidadãos e viajantes. A título exemplificativo, destacam-se os seguintes exemplos:

 East Central Escócia – <u>One Ticket</u>, desenvolvido pela Parceria SEStran (South East of Scotland Transport Partnership), composta por oito autoridades locais no Sudeste da Escócia acordou, em 1998, com os principais operadores de transporte público, tentar estabelecer um esquema Travelticket

Projeto de Lei n.º 807/XIII/3.ª (PCP)

Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas (6.º)

¹ Diploma em finlandês.

Nota Técnica

como um passo importante para a integração do transporte público. Trata-se uma parceria públicoprivada entre os Conselhos membros da *SEStran* e os operadores de transporte que operam dentro
da área *SEStran*. O esquema foi estabelecido em maio de 2001 e foi desenvolvido com apoio
financeiro da Escócia. O objetivo principal do *One Ticket* é aumentar o uso do transporte público e
obter transferência modal do uso do carro para o transporte público dentro da área do SEStran.

 Londres - <u>Transport for London</u>, com o bilhete <u>Oyster</u>, um cartão inteligente que pode ser utilizado nos vários transportes públicos da cidade, tais como metropolitano, autocarros, barcos e a maioria dos serviços ferroviários nacionais em Londres.

IV. Iniciativas legislativas e petições pendentes sobre a mesma matéria

Efetuada uma pesquisa à base de dados do processo legislativo e da atividade parlamentar, verificou-se que, neste momento, não se encontram pendentes quaisquer iniciativas ou petições sobre matéria idêntica ou conexa.

V. Consultas e contributos

Não foram feitas consultas ou pedidos contributos.

VI. Apreciação das consequências da aprovação e dos previsíveis encargos com a sua aplicação

Em caso de aprovação, a presente iniciativa parece poder implicar um acréscimo de encargos para o Orçamento do Estado, desde logo, em resultado da indemnização compensatória prevista no artigo 9.°. Todavia, a informação disponível não permite quantificar tais custos.

Prevê ainda que competirá ao Governo definir a fórmula de cálculo da repartição de receitas do "Andante", passe social intermodal, pelos operadores.