Parecer

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

Autor: Deputado

António Eusébio (PS)

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

ÍNDICE

PARTE I - CONSIDERANDOS

1. Nota introdutória
2. Objeto e motivação da iniciativa legislativa
3. Enquadramento legal, direito comparado e antecedentes
4. Iniciativas legislativas e petições pendentes sobre a mesma matéria
5. Consultas e contributos
6. Apreciação das consequências da aprovação e dos previsíveis encargos com a sua aplicação

PARTE II - OPINIÃO DO DEPUTADO AUTOR DO PARECER

PARTE III - CONCLUSÕES

PARTE IV - ANEXOS

PARTE I - CONSIDERANDOS

1. Nota introdutória

O Grupo Parlamentar do Partido Comunista Português tomou a iniciativa de apresentar à Assembleia da República o Projeto de Lei n.º 249/XIII/1.ª, que pretende alterar o Regime Jurídico do Transporte de Passageiros, aprovado pela Lei n.º 52/2015, de 9 de junho.

O Grupo Parlamentar do Partido Comunista Português tem competência para apresentar esta iniciativa, nos termos e ao abrigo do disposto na alínea g) do n.º 2 do artigo 180.º e do n.º 1 do artigo 167.º da Constituição, e, ainda, do artigo 118.º do Regimento da Assembleia da República (doravante RAR).

A forma de projeto de lei está de acordo com o disposto no n.º 1 do artigo 119.º do RAR, respeita os limites impostos pelo artigo 120.º do RAR e cumpre os requisitos formais previstos no artigo 124.º do RAR.

A presente iniciativa deu entrada a 27 de maio de 2016, foi admitida a 31 de maio de 2016 e baixou, no mesmo dia, à Comissão Parlamentar de Economia, Inovação e Obras Públicas.

A Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas é competente para a elaboração do respetivo parecer.

2. Objeto e motivação da iniciativa legislativa

A iniciativa ora em apreciação pretende alterar o Regime Jurídico do Transporte de Passageiros, aprovado pela Lei n.º 52/2015, de 9 de junho.

Da leitura da exposição de motivos podemos verificar que os autores da iniciativa pretendem:

a. "Salvaguardar a diferença entre a intervenção das autarquias e das suas comunidades intermunicipais ou áreas metropolitanas, e aquilo que deve ser uma responsabilidade indeclinável do poder central, no tocante às políticas de investimento e financiamento dos sistemas de transportes públicos, suas infraestruturas, sua modernização;

b. Estabelecer que, no atual quadro institucional, em que a Regionalização ainda não passou do papel (isto é, daquilo que determina a Constituição da República Portuguesa) para a prática concreta e para a gestão descentralizada e mais participada dos recursos do Estado, deve em todo o caso prevalecer o princípio da aplicação dos recursos na base proximidade – isto é, com a efetiva consideração das soluções apontadas ao nível regional e local para as políticas e estratégias de mobilidade e transportes;

c. Considerar a figura do "operador interno", já consagrada no direito comunitário, como a solução de base que permite desde logo às autoridades e ao Estado a garantia da oferta de qualidade no transporte às populações, combatendo a ideia da "pseudo obrigatoriedade" da privatização do serviço público;

d. Retirar a injustiça do ónus e da sobrecarga sobre os municípios, e sobre as estruturas intermunicipais e metropolitanas, do financiamento dos sistemas de transportes públicos para os respetivos territórios, como suposta contrapartida sobre qualquer pretensão do poder local no sentido de intervir ou influenciar na procura de melhores soluções para a população que representa – e assim eliminando em concreto as normas que impõem esse ónus para os municípios no diploma presentemente em vigor, designadamente as alíneas d), e) e g) do número 2 do artigo 4.º do Regime Jurídico anexo à referida lei."

Pelo que, propõem as seguintes **alterações** à Lei n.º 52/2015, de 9 de junho,

- **Alteração ao artigo 6.º:** aumento do prazo para o Estado celebrar acordos ou contratos interadministrativos de 30 de junho de 2016 para 31 de dezembro de 2016 – denotar que, face ao lapso temporal que decorreu entre a entrada da iniciativa e a elaboração do presente parecer, em caso de aprovação da iniciativa ora em apreço, o prazo referido terá de ser alterado no decurso do processo legislativo;

- **Alteração ao artigo 8.º:** elimina a restrição imposta pelo n.º 3 do artigo 8.º do Regulamento (CE) n.º 1370/2007, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007, relativo ao serviço público de transporte ferroviário e rodoviário de passageiros;

- **Alterações aos artigos 2.º, 4.º, 5.º, 10.º, 11.º, 14.º, 16.º, 17.º, 18.º, 19.º, 26.º, 32.º, 33.º, 34.º, 38.º, 40.º, 41.º do Anexo** a que se refere o artigo 2.º da Lei n.º 52/2015, de 9 de junho.

E ainda, os seguintes **aditamentos**:

- **Artigo 9.º-A,** cuja epígrafe é "Proteção de trabalhadores"; e
- **Artigo 38.º-A,** cuja epígrafe é "Entidades competentes".

Caso venha a ser aprovada, esta iniciativa só entrará em vigor com a publicação do Orçamento do Estado subsequente à sua aprovação.

Por outro lado, sublinha-se a sugestão inserida na nota técnica da iniciativa no que diz respeito à alteração ao título, fazendo constar expressamente a número da alteração e a menção aos diplomas revogados.

3. Enquadramento legal, direito comparado e antecedentes

O enquadramento legal desta matéria encontra-se vertido na **Lei n.º 52/2015, de 9 de junho,** que aprova o Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros e revoga a Lei n.º 1/2009, de 5 de janeiro, e o Regulamento de Transportes em Automóveis (Decreto n.º 37272, de 31 de dezembro de 1948).

Note-se que o artigo 4.º da mencionada Lei n.º 52/2015, de 9 de junho – que estabelece o regime transitório de financiamento –, foi alterado pela **Lei n.º 7-A/2016, de 30 de março** (Orçamento de Estado para 2016 – cfr. artigo 191.º) e também pela **Lei n.º 42/2016, de 28 de dezembro** (Orçamento de Estado para 2017 – cfr. artigo 132.º);

Sobre esta matéria importa também ter presente o Regime Jurídico das Autarquias Locais, previsto na **Lei n.º 75/2013, de 12 de setembro.**

Em termos comunitários é de referir o **Regulamento (CE) n.º 1370/2007, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23-10-2007**, que consagra o regime de abertura à concorrência dos serviços públicos de transportes de passageiros e define o modo de atuação das autoridades competentes na organização do mercado dos transportes terrestres, e a **Comunicação 2014/092/01 da Comissão Europeia**, que contém orientações interpretativas daquele Regulamento.

Por último, devemos ainda ter em consideração o **Plano Estratégico dos Transportes e Infraestruturas 2014-2020 – PETI 3+**, que enquadra o novo modelo de organização, gestão e desenvolvimento do transporte público de passageiros.

Relativamente ao enquadramento internacional é de evidenciar que na nota técnica da iniciativa foi elaborada uma análise comparada com os países de **Alemanha, França e Reino Unido** suficientemente esclarecedora e que aqui se dá por integralmente reproduzida.

No que diz respeito aos antecedentes parlamentares é de salientar a conexão desta matéria com a discussão que já teve lugar na presente legislatura, no âmbito do **Projeto de Lei n.º 48/XIII/1** – Altera o Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros, procedendo à primeira alteração à Lei n.º 52/2015, de 9 de junho e revogando o Decreto-Lei n.º 174/2014, de 5 de dezembro e o Decreto-Lei n.º 175/2014, de 5 de dezembro, determinando a nulidade dos atos entretanto praticados em violação do presente diploma,

Explicita-se, ainda, que, simultaneamente, se discutiram as seguintes iniciativas:

- **Projeto de Lei n.º 22/XIII/1:** Determina o cancelamento e a reversão do processo de fusão, reestruturação e subconcessão do serviço público de transporte público coletivo da Companhia de Carris de Ferro de Lisboa, SA, e do Metropolitano de Lisboa, EPE
- **Projeto de Lei n.º 25/XIII/1:** Determina o cancelamento e a reversão do ajuste direto e do processo de "subconcessão" a privados da STCP e Metro do Porto
- **Projeto de Lei n.º 47/XIII/1:** Altera as bases da concessão do sistema de Metro ligeiro do Porto e os Estatutos do Metro do Porto, S.A.
- **Projeto de Lei n.º 49/XIII/1:** Aprova o cancelamento e a reversão do processo de subconcessão da STCP e altera os Estatutos da STCP, S.A., em anexo ao Decreto-Lei nº 202/94 de 23 de julho
- **Projeto de Lei n.º 50/XIII/1:** Mantém a personalidade jurídica e existência autónoma da Metropolitano de Lisboa, E.P.E., da Companhia de Carris de Ferro de Lisboa, S.A., da Transtejo - Transportes do Tejo, S.A., e da Soflusa - Sociedade Fluvial de Transportes, S.A.
- **Projeto de Resolução n.º 12/XIII/1:** Recomenda ao Governo a anulação da subconcessão dos sistemas de Transporte da Companhia Carris de Ferro de Lisboa, S.A. (Carris, S.A.) e do Metropolitano de Lisboa, E.P.E. (ML, E.P.E.)

- **Projeto de Resolução n.º 13/XIII/1:** Recomenda ao Governo a revogação e a reversão das subconcessões dos sistemas de transporte da Metro do Porto, S. A. e da Sociedade de Transportes Coletivos do Porto, S.A.

- **Projeto de Resolução n.º 16/XIII/1:** Pela gestão pública das empresas STCP e Metro do Porto

- **Projeto de Resolução n.º 17/XIII/1:** Sobre o cancelamento e a reversão do processo de fusão, reestruturação e subconcessão dos sistemas de transporte da Carris e do Metropolitano de Lisboa

Concluída esta discussão, foi aprovada a **Lei n.º 22/2016, de 4 de agosto**, que estabelece a total autonomia jurídica do Metropolitano de Lisboa, E. P. E., da Companhia de Carris de Ferro de Lisboa, S. A., da Transtejo - Transportes do Tejo, S. A., e da Soflusa - Sociedade Fluvial de Transportes, S. A., revogando os Decretos-Leis n.os 98/2012, de 3 de maio, e 161/2014, de 29 de outubro, com os votos a favor do PS, BE, PCP, PEV, PAN e contra do PSD e CDS-PP.

4. Iniciativas legislativas e petições pendentes sobre a mesma matéria

Após consulta à base de dados do processo legislativo e da atividade parlamentar não se identificaram iniciativas ou petições pendentes sobre matéria idêntica.

5. Consultas e contributos

Por despacho de Sua Excelência O Presidente da Assembleia da República, datado de 31 de maio de 2016, procedeu-se à audição dos órgãos de governo próprio das Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira.

Em 14 de junho de 2016, o **Governo Regional da Região Autónoma dos Açores** emitiu parecer desfavorável com o seguinte fundamento: "uma vez que apresenta uma elevada inadequabilidade à realidade da Região, seja porque não tem em consideração nem a geografia dos Açores nem a organização sociopolítica da região autónoma, seja porque é mitigador das competências do Governo dos Açores como autoridade de transporte, delegando responsabilidades de execução e financiamento de

determinados tipos de serviços (ex. transporte escolar) nos municípios, quando tal competência é exercida pelos serviços da administração regional autónoma.".

Em 20 de junho de 2016, a **Assembleia Legislativa da Região Autónoma dos Açores** emitiu parecer desfavorável ao presente Projeto de Lei, "tendo em conta que o mesmo não se adequa à realidade arquipelágica da Região.".

Em 22 de junho de 2016, o **Governo Regional da Região Autónoma da Madeira,** emitiu o seguinte parecer: "A Região Autónoma da Madeira, não poderá concordar com a aprovação desta proposta de alteração da autoria do PCP, em virtude de a mesma desrespeitar, em absoluto, um princípio básico, isto é, a autoridade responsável pelo planeamento, organização, operação, atribuição, fiscalização e divulgação do serviço público de transporte de passageiros, não é a mesma que o financia ou paga pelo seu investimento.

Além disso, ao longo da proposta de alteração é também possível verificar que numa conjuntura em que se exige uma exímia gestão dos dinheiros públicos, o PCP chegou a propor a eliminação de várias referências a questões de gestão pela eficiência e eficácia.".

Em 24 de junho de 2016, a **Assembleia Legislativa da Região Autónoma da Madeira,** emitiu parecer desfavorável fundamentando nos seguintes termos: "uma vez que o diploma atribui responsabilidades financeiras única e exclusivamente ao estado e a definição de políticas de transporte às autarquias.".

O Presidente da Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas promoveu a emissão de parecer por parte da Associação Nacional de Municípios Portugueses.

Em 26 de julho de 2016, a **Associação Nacional de Municípios Portugueses** emitiu parecer entendendo ser indispensável o esclarecimento das dúvidas aí elencadas – cfr. anexo.

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

Considerando a informação disponível não é possível quantificar eventuais encargos resultantes da aprovação da iniciativa em apreço.

PARTE II - OPINIÃO DO DEPUTADO AUTOR DO PARECER

O Relator do presente parecer reserva a sua opinião para o debate em plenário da iniciativa, a qual é, de resto, de elaboração facultativa conforme o disposto no n.º 3 do artigo 137.º do RAR.

PARTE III - CONCLUSÕES

A Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas, em reunião realizada no dia 20 de janeiro de 2017, aprova o seguinte parecer:

O Projeto de Lei n.º 249/XIII/1.ª, que pretende alterar o Regime Jurídico do Transporte de Passageiros, aprovado pela Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, apresentado pelo Grupo Parlamentar do Partido Comunista Português, reúne os requisitos constitucionais e regimentais para ser apreciado e votado em Plenário da Assembleia da República, reservando os Grupos Parlamentares as suas posições para o debate.

PARTE IV - ANEXOS

Nos termos do n.º 4 do artigo 131.º do Regimento da AR, junta-se em anexo a nota técnica da iniciativa.

Palácio de S. Bento, 11 de janeiro de 2017

O Deputado Autor do Parecer

(António Eusébio)

O Presidente da Comissão

(Hélder Amaral)