

Ex.mo Senhor Presidente da Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas Assembleia da República

N/ Refa. OFI\_532/2016/FD

Data:26.07.2016

Assunto: Projeto de Lei 249/XIII/1ª (PCP). Altera o Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros, aprovado pela Lei 52/2015, de 9 de junho.

Na sequência do Vosso contacto de 1 de julho, remetemos parecer da ANMP sobre o assunto em epígrafe, aprovado na reunião do Conselho Diretivo, hoje realizada.

Com os melhores cumprimentos,

O Secretário-geral

DIVISÃO DE APOIO ÀS COMISSÕES Comissão de Economia, Inovação e Obras Públicas CEIOP

N.º Único

Entrada/Satda n.º

Data 26/7/2016

(Rui Solheiro)



Projeto de Lei 249/XIII – 1ª – Altera o Regime Jurídico do Serviço Público do Transporte de Passageiros, aprovado pela Lei 52/2015, de 9 de junho.

## Parecer da ANMP

A Lei 52/2015, de 9 de junho aprovou o Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros (RJSPTP), procedendo a significativas alterações nesta matéria, mediante a transferência para os municípios, para as comunidades intermunicipais e para as áreas metropolitanas competências no domínio do serviço público de transporte de passageiros, ao mesmo tempo que mantém na esfera da administração central algumas das competências no mesmo domínio.

Em termos gerais, a presente iniciativa, consagra as seguintes alterações:

- Alarga o prazo para o Estado celebrar acordos ou contratos interadministrativos até
  31.12.2016 (inicialmente era 30.06.2016);
- Mantém em vigor até ao termo da sua duração, os regimes legais, regulamentares, contratuais ou que decorram de ato administrativo, aplicáveis à exploração do serviço público de transporte de passageiros por operadores internos, vigentes à data da entrada em vigor do RJSPTP;
- O transporte de táxi e o serviço de transporte regular fluvial ficam abrangidos pelo RJSPTP;
- Retira o investimento e o financiamento das atribuições das autoridades de transporte e atribui ao Estado essas responsabilidades;
- Retira ao Estado competências ao nível do modo ferroviário pesado, dos serviços explorados nas áreas metropolitanas e na comunidade intermunicipal do baixo mondego e do serviço metropolitano ligeiro da margem sul do Tejo.

Sobre o conteúdo da iniciativa em análise, a ANMP faz as seguintes considerações:



- Atendendo ao prazo inicialmente estipulado para a concretização dos acordos ou contratos interadministrativos, é naturalmente fundamental a sua alteração para 31 de dezembro de 2016;
- Suscitam-nos algumas reservas a separação das responsabilidades de planeamento, organização, operação, atribuição, fiscalização e divulgação, das responsabilidades de financiamento e investimento nas redes, equipamentos e infraestruturas, porquanto ao planeamento e definição dos sistemas / serviços de transportes, podem estar associados investimentos e custos de operação / funcionamento, pelo que deve ser realizado em estreita articulação com o planeamento orçamental;
- Acresce que ao propor-se a eliminação destas competências das demais autoridades, deixa de se compreender quem é responsável pelo investimento e o financiamento das demais situações em que não é o Estado a autoridade de transportes, uma vez que o novo n.º 2, do artigo 4º, ao referir "no caso do Estado Central enquanto autoridade de transportes" não é explícito que as competências de investimento e financiamento das demais autoridades lhe caiba, parecendo-nos que a proposta de nova redação não é suficientemente esclarecedora;
- Igualmente o recebimento de contrapartidas pelo direito de exploração deverá ser uma atribuição das autoridades de transportes como potencial forma de financiamento do sistema de mobilidade;
- Propõe-se retirar ao Estado competências ao nível do modo ferroviário pesado, dos serviços explorados nas áreas metropolitanas e na comunidade intermunicipal do baixo mondego e do serviço metropolitano ligeiro da margem sul do Tejo, devendo ser explicitado para que autoridade passam as referidas competências, sobretudo ao nível do modo ferroviário pesado, afigurando-se de grande complexidade o exercício de coordenação entre as diversas autoridades;



- Art.º 34.º n.º 2 que define as modalidades de transporte flexível é alterada a redação da al. h) permitindo que o mesmo se processe apenas em situações de aluguer de veículos de passageiros sem condutor. Não se compreende a presente proposta de alteração tanto mais que a mesma não se encontra ajustada à proposta de decreto-lei sobre as regras específicas aplicáveis à prestação de serviços de transporte público de passageiros flexível, que permite que o serviço seja prestado pelo serviço de táxi.
- A proteção dos trabalhadores deve estar consagrada, mas, atendendo aos princípios de equidade deve ser assegurada de uma forma partilhada e equitativa entre os intervenientes envolvidos (autoridade de transportes e operador de serviço público);
- Os diplomas regulamentadores devem ser obrigatoriamente sujeitos a audição das novas autoridades de transportes.
- Os níveis de serviço mínimos apresentam-se revistos em alta e, de uma forma geral, acima do que é atualmente o serviço prestado pelos operadores de transportes por todo o país. Atendendo a que o que a lei determina são apenas serviços mínimos, nada impede, caso a caso, que as autoridades de transporte possam definir serviços de transporte superiores aos mínimos estabelecidos por lei, se a procura assim o exigir e/ou se o financiamento disponível for compatível. Desta forma, consideramos que a alteração dos serviços mínimos para ofertas superiores ao atualmente previsto na lei poderá comprometer a sustentabilidade económica/financeira do sistema de mobilidade.
- Por fim, uma nota para os processos em curso, os quais deverão ser objeto de uma norma transitória.

Em face do exposto, entende a ANMP ser indispensável o esclarecimento das dúvidas suscitadas.