



## ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE FREGUESIAS

**Projeto de Lei n.º 745/XV/1.ª (PSD) - Procede à quinta alteração à Lei n.º 13/2006, de 17 de abril, que aprova o Regime Jurídico do Transporte Coletivo de Crianças e Jovens, publicada no Diário da República n.º 75/2006, Série I-A de 2006-04-17, páginas 2783 - 2787 pela Assembleia da República, alterada pelo Decreto-Lei n.º 101/2021, de 19 de novembro, pela Lei n.º 5/2013 de 22 de janeiro, pelo Decreto-Lei n.º 255/2007 de 13 de julho e pela Lei n.º 17-A/2006 de 26 de maio**

### PARECER

A Comissão de Economia, Obras Públicas, Planeamento e Habitação solicitou à Associação Nacional de Freguesias – ANAFRE – a emissão de parecer sobre o Projeto de Lei em epígrafe.

### POSIÇÃO DA ANAFRE

1. A presente iniciativa legislativa, apresentada pelo Grupo Parlamentar do Partido Social Democrata, procede à quinta alteração à Lei n.º 13/2006, de 17 de abril, que aprova o Regime Jurídico do Transporte Coletivo de Crianças e Jovens.
2. O Projeto de Lei sob apreciação visa ampliar a idade máxima de 16 anos de matrícula prevista para a suspensão da licença de utilização de veículos no transporte coletivo de crianças em automóveis ligeiros e pesados de passageiros, promovido a título acessório, por pessoas coletivas sem fins lucrativos que desenvolvam respostas sociais, culturais, desportivas ou recreativas simultaneamente destinadas a crianças e jovens e a pessoas idosas e/ou portadoras de deficiência, para uma idade máxima de primeira matrícula, após fabrico, não superior a 24 anos, desde que devidamente comprovado que o veículo foi anteriormente licenciado para este tipo de transporte e desde que se encontrem asseguradas as condições técnicas de circulação e de segurança do respetivo veículo.
3. No âmbito da fundamentação do Projeto legislativo em apreço, é mencionado o regime excecional, vigente até 31 de agosto de 2023 e aprovado pelo Decreto-Lei n.º 101/2021, de 19 de novembro, que permitiu, no âmbito da situação pandémica, que até à indicada data e mediante o preenchimento de certos requisitos, o transporte de crianças e jovens de idade inferior a 16 anos, se realize em veículos com idade até 18 anos, contados desde a primeira matrícula após fabrico.



4. Recorde-se que tal regime excecional teve na sua base a suspensão e o encerramento das escolas durante a Pandemia de Covid 19 e a conseqüente redução de utilização dos veículos, bem como os problemas de natureza financeiros impeditivos da renovação das frotas e, ainda, o facto de se considerar que a utilização de veículos com idade até 18 anos de primeira matrícula após fabrico, asseguram condições técnicas e de segurança.
5. Quanto aos motivos que alicerçam o presente Projeto de Lei, relevam, para os seus autores, o facto dos veículos que asseguram este tipo de transporte se mostrarem essenciais e imprescindíveis no âmbito das respostas sociais a que estão afetos, as crescentes dificuldades financeiras das instituições do setor social, bem como o facto dos táxis e transportes públicos regulares de passageiros utilizados no transporte de crianças e adultos, não terem as mesmas limitações e exigências quanto à idade da frota (o que não se afigura inteiramente correto face à previsão normativa do nº. 3 do artº. 2º. do diploma, segundo a qual os táxis e os transportes públicos contratualizados para o transporte de crianças estão abrangidos pelo regime legal do transporte coletivo de crianças).
6. Com base na aludida fundamentação, o Projeto pretende que o transporte de crianças e jovens de idade inferior a 16 anos, promovido a título acessório por pessoas coletivas sem fins lucrativos, possa ocorrer em veículos com idade até 24 anos, contados desde a primeira matrícula após fabrico, para tal procedendo à alteração da redação da alínea b) do artº. 5º. e ao aditamento de um nº. 2 ao artº. 26º., ambos da Lei nº. 13/2006, de 17 de abril.
7. Refira-se, desde logo, que ao fixar as referidas alterações, o Projeto deixa em aberto várias questões, como sejam: o procedimento a adotar no caso das licenças que venham a caducar até à entrada em vigor do diploma a ser aprovado, se os veículos permanecessem ou não automaticamente licenciados após atingirem o prazo de 16 anos de idade, a eventual nova inspeção técnica específica para os veículos com mais de 16 anos e, ainda, a sujeição às inspeções periódicas obrigatórias.
8. Com efeito, a expressão utilizada “...e desde que se encontrem asseguradas as condições técnicas de circulação e de segurança do respetivo veículo”, utilizada na parte final do projetado nº. 2 do artº. 26º., afigura-se manifestamente vaga e suscetível de dúvidas interpretativas.
9. Assim, o artº. 5º. do diploma vigente, sob a epígrafe “*licenciamento e identificação de automóveis*”, passaria a prever que a licença desta tipologia de transporte é automaticamente suspensa nos casos em que a antiguidade do automóvel seja superior a 16 anos, agora, com exceção do previsto no aditado nº. 2 do artº. 26º., ou seja, sempre que se trate de transporte de crianças, privado e coletivo em automóveis ligeiros ou pesados de passageiros, promovido a título acessório por



peças coletivas sem fins lucrativos, caso em que a respetiva licença só será suspensa quando o veículo utilizado tiver uma antiguidade superior a 24 anos.

10. Prevê o artº. 26º. da Lei em referência, na sua atual redação, que *“no transporte de crianças a título acessório, às pessoas coletivas sem fins lucrativos, cujo objeto social é a promoção de atividades culturais, recreativas, sociais e desportivas, não são aplicáveis os artigos 6.º, exceto a alínea b) do n.º 1, 8.º e 13.º, desde que o automóvel utilizado não tenha uma lotação superior a nove lugares, incluindo o do motorista”*.
11. Determina o nº. 2 do artº. 2º. do diploma que *“para os efeitos do disposto no número anterior, entende-se por atividade acessória aquela que se efetua como complemento da atividade principal da desenvolvida pela entidade transportadora”*.
12. Face ao teor da referida norma, tem sido entendido que as Freguesias se encontram abrangidas por todas as obrigações previstas na Lei em referência, não obstante realizarem o transporte de crianças a título acessório.
13. Com efeito, as *“pessoas coletivas”* a que o citado artº. 26º. se reporta tem um significado jurídico específico, reportado às associações que se encontram previstas e reguladas nos arts 167º. e seguintes do Código Civil, ou seja, pessoas coletivas que não têm fins lucrativos, que são constituídas por escritura pública e com fins específicos e determinados.
14. Ou seja, aquele preceito abrangerá as pessoas coletivas de direito privado, com estatutos próprios, as quais se forem de cariz cultural, recreativo, social ou desportivo, estão dispensadas de algumas das obrigações fixadas no diploma, como é o caso da exigência de tacógrafo e da certificação de motoristas.
15. Distinta é a natureza das Freguesias, constituídas por Lei da Assembleia da República, nos termos da Constituição da República Portuguesa e cujas competências e modo de funcionamento são, também, fixadas por Lei.
16. Tal equivale a dizer que, encontrando-se as Freguesias, pela sua natureza, excluídas da aplicação do disposto no artº. 26º. da Lei nº. 13/2006, de 17 de abril, a alteração legislativa agora projetada não se lhes aplicará, ficando os seus veículos com antiguidade superior a 16 anos, sujeitos à suspensão automática da licença.
17. De todo o modo e atento o papel que as Freguesias assumem no transporte coletivo de crianças (ainda que a título acessório) e, também, de adultos, não deixaremos de exprimir algumas reservas quanto ao Projeto de Lei em apreço, em concreto, quanto ao alargamento do prazo de vida dos veículos para efeitos de



licença, até ao limite de 24 anos (ou seja, mais 8 anos do que o prazo fixado na Lei e mais 6 anos do que o prazo estabelecido no regime legal excecional criado em situação pandémica), por razões que se prendem, quer com a salvaguarda dos direitos e interesses das crianças e a sua segurança (que poderá aqui ver-se diminuída), quer com a proteção do ambiente, cujas metas (redução das emissões de gases com efeito de estufa no setor dos transportes, em 40% até 2030 e trajetória para a neutralidade carbónica 2050 – Resolução do Conselho de Ministros nº. 107/2019, de 1 de julho), o Governo se comprometeu a cumprir.

18. De facto, não sendo alheios, nem insensíveis às dificuldades financeiras sentidas pelas instituições do setor social, bem como à relevância do seu papel na sociedade, considera-se que tais obstáculos deverão ser ultrapassados, designadamente, no que concerne à renovação das suas frotas, através de maiores e efetivos apoios financeiros e incentivos do Estado e não, mediante o alargamento do prazo de vida dos veículos para efeitos de licenciamento (ainda que asseguradas as condições técnicas de circulação e de segurança do respetivo veículo), com as inevitáveis repercussões na segurança dos seus utilizadores.

Tudo considerado, a ANAFRE entende que esta matéria deverá ser vista com mais cuidado, atendendo a que neste momento são muitas as Freguesias que procedem ao transporte de crianças e não estão contempladas na redação proposta pelo presente Projeto de Lei.

Acresce a este facto, que a própria proposta de alteração discrimina, negativamente, as Juntas de Freguesia, em relação às IPSS, criando desigualdades.

Assim, entende a ANAFRE que as Freguesias deveriam ter o mesmo tratamento que as IPSS e ser-lhes aplicado o mesmo regime de exceção.

**Se as Freguesias não integrarem o regime de exceção**, a ANAFRE dá o seu parecer negativo a esta alteração legislativa.

Lisboa, 20 de junho de 2023