



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

Decreto-Lei n.º 169-A/2019

de 29 de novembro

Sumário: Altera o Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros.

A entrada em vigor da Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, que aprovou o Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros (RJSPTP), bem como do Regulamento (CE) n.º 1370/2007, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro, alterado pelo Regulamento (UE) 2016/2338 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de dezembro de 2016, relativo aos serviços públicos de transporte ferroviário e rodoviário de passageiros (Regulamento), conformou uma profunda reforma no modelo jurídico da organização dos serviços de transporte público, nos termos da qual todos os operadores do mercado de transporte sujeitos a obrigações de serviço público, com compensação financeira em razão daquelas obrigações, e/ou atribuição de direito exclusivo passam a estar abrangidos pela obrigação de celebração de contrato de serviço público com as autoridades de transportes competentes, nomeadamente as autoridades de nível local.

Os referidos contratos de serviço público devem ser precedidos de procedimento de contratação pública, nos termos do artigo 18.º do RJSPTP, conjugado com o artigo 5.º do Regulamento, bem como com o Código dos Contratos Públicos (CCP), aprovado pelo Decreto-Lei n.º 18/2008, de 29 de janeiro, na sua redação atual. Assim, nos termos do regime jurídico em vigor, a seleção de qualquer operador que preste serviços públicos de transporte de passageiros que incluam obrigações de serviço público, e respetivas compensações, e/ou atribuição de direitos exclusivos deve ser efetuada por procedimento concursal, aberto, imparcial, transparente e não discriminatório.

Segundo os artigos 9.º e 10.º do regime transitório da Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, os títulos de concessão para a exploração do serviço público de transporte de passageiros por modo rodoviário, atribuídos ao abrigo do Regulamento de Transportes em Automóveis (RTA), revogado por aquele diploma, «mantêm-se em vigor até ao final do respetivo prazo de vigência ou até 3 de dezembro de 2019, consoante a data que ocorrer primeiro» e «não podendo o respetivo prazo de vigência terminar, em caso algum, após 3 de dezembro de 2019». Isto significa que o legislador havia predeterminado, no âmbito do acima referido período transitório, um prazo de caducidade *ope legis* das referidas autorizações provisórias, que ainda sustentam uma parte substancial do mercado dos serviços públicos de transporte de passageiros por modo rodoviário.

Nos termos do RJSPTP, são autoridades de transportes os municípios, as comunidades intermunicipais, as áreas metropolitanas de Lisboa e do Porto e, ainda, o Estado, estando em curso a preparação e lançamento de procedimentos concursais, nos termos do regime legal em vigor, tanto europeu, como nacional.

Ora, tendo em conta os prazos imperativos subjacentes ao lançamento dos concursos e adjudicação dos serviços compreendidos nos referidos procedimentos — prazos relacionados com o desenvolvimento normal de um procedimento de contratação pública, que incluem a emissão de pareceres prévios vinculativos por parte das entidades públicas competentes, como é o caso da entidade reguladora do setor dos transportes, a Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT), submissão e emissão de visto prévio pelo Tribunal de Contas — e, ainda, considerando potenciais vicissitudes desses procedimentos de contratação, não é possível assegurar a conclusão (incluindo adjudicação) de todos os procedimentos em curso antes da data da caducidade das autorizações provisórias que vigoram no período de transição, i. e., antes de 3 de dezembro de 2019. De facto, a transição de regimes jurídicos — do modelo de autorização administrativa para o modelo de concorrência regulada —, ao qual acresceu um importante processo de descentralização de competências em matéria de planeamento, organização e contratualização dos serviços de transporte público de passageiros, implicou um esforço institucional acrescido, requerendo



esforços de coordenação adicionais entre Administração central e local, numa ótica de alteração de paradigma concorrencial.

Deve ter-se presente, ainda, que os serviços em causa constituem serviços de interesse económico geral, de relevante interesse público para garantia da acessibilidade e inclusão de todos os cidadãos no sistema de transporte público.

Estes processos — descentralização de competências e alteração do paradigma de funcionamento do mercado, em modo concorrencial — implicam a constante monitorização, bem como a adoção de medidas de política pública que assegurem a proporcionalidade e a equidade do modelo, na sua declinação real, evitando anomalias graves no funcionamento do mercado e na provisão de serviços de transporte público aos passageiros.

Constata-se que, apesar de todos os esforços desenvolvidos por autoridades de transporte, ainda existe um número significativo de procedimentos de contratação de serviços de transporte público de passageiros em preparação. Ora, na pendência dos referidos procedimentos, as autoridades de transportes competentes devem ser providas com instrumentos que mantenham em funcionamento o atual sistema de transporte público, sem que isso implique prescindir ou incumprir os ditames nacionais europeus no que se refere à necessidade de proceder à contratualização de serviços de transportes, através de um regime concursal.

Considera-se que, tendo em conta os valores da acessibilidade, da inclusão e da coesão territorial e social, é necessário ter em conta os dois interesses públicos em presença: por um lado, a promoção e defesa da concorrência, assegurando o acesso de novos operadores ao mercado do transporte rodoviário de passageiros, tendo em conta os princípios da imparcialidade, transparência e não discriminação; por outro lado, a garantia de acesso ao sistema de transporte público por parte de todos os cidadãos, evitando situações de rutura ou risco de rutura iminente de serviços, que podem conduzir a situações de emergência.

Assim, entende-se ser de alterar o regime transitório constante da Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, permitindo que se possam prorrogar os atuais títulos habilitantes do transporte rodoviário de passageiros — as autorizações provisórias, contratos de serviço público, nos termos latos admitidos pelo Regulamento — se, previamente a tal prorrogação, for iniciado o procedimento de seleção de novo operador de transporte de passageiros, procedimento esse que implica a submissão a parecer prévio vinculativo por parte do regulador setorial, a AMT.

Desta forma é assegurado o cumprimento das normas nacionais e europeias relativas à obrigatoriedade de submissão à concorrência de serviços de transportes de passageiros antes de 3 de dezembro de 2019, ao mesmo tempo que se garante que o mercado de serviços de transporte público de passageiros por modo rodoviário poderá continuar a funcionar, sem disrupções ou situações que coloquem em causa o interesse público, tendo em conta os valores da acessibilidade, inclusão, coesão e sustentabilidade que pautam as políticas públicas em matéria de transporte, assegurando a transição para os novos modelos de gestão descentralizada do sistema em modo de concorrência regulada.

Foram ouvidas a Autoridade da Mobilidade e dos Transportes, a Associação Nacional dos Municípios Portugueses, a Associação Nacional de Transportadores Rodoviários de Pesados de Passageiros e a Associação Rodoviária de Transportadores Pesados de Passageiros.

Assim:

Nos termos da alínea a) do n.º 1 do artigo 198.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

Artigo 1.º

Objeto

O presente decreto-lei procede à segunda alteração à Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, alterada pela Lei n.º 7-A/2016, de 30 de março, que aprovou o Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros.



Artigo 2.º

Alteração à Lei n.º 52/2015, de 9 de junho

O artigo 10.º da Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, na sua redação atual, passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 10.º

[...]

1 — A autoridade de transportes competente pode, por razões de interesse público relevante, devidamente fundamentado, designadamente em caso de rutura ou de risco iminente de rutura do serviço público, autorizar a manutenção dos títulos de concessão para a exploração do serviço público do transporte de passageiros por modo rodoviário atribuídos por procedimento distinto do concorrencial, em regime de exploração provisória devidamente titulado por autorizações, após as datas resultantes da aplicação do artigo anterior, não podendo o respetivo prazo de vigência terminar depois de 3 de dezembro de 2019, exceto nos casos previstos no n.º 3 do presente artigo.

2 —

3 — Quando tenham sido, comprovadamente, iniciados os procedimentos pré-contratuais de seleção de operadores de serviço público ou de contratualização de serviços públicos de transportes, incluindo transporte escolar quando incida em transporte público, através da submissão das peças de procedimento a parecer da Autoridade da Mobilidade e dos Transportes (AMT), nos termos na alínea b) do n.º 2 do artigo 34.º do Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, na sua redação atual, antes de 3 de dezembro de 2019, as autoridades de transportes podem determinar a prorrogação dos instrumentos contratuais e das autorizações provisórias em vigor, até à conclusão dos mesmos procedimentos e não excedendo o prazo máximo de dois anos, de forma a assegurar a manutenção do serviço público de transporte de passageiros, sem risco de interrupção ou interrupção efetiva.

4 — Para efeitos de supervisão no âmbito do Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio, na sua redação atual, as autoridades de transportes notificam a AMT dos atos que prolonguem o prazo de vigência das referidas autorizações ou contratos, bem como dos prévios atos administrativos relativos a procedimentos pré-contratuais, sem prejuízo do cumprimento das obrigações de informação e publicação previstas no artigo 22.º do RJSPTP, e no n.º 1 do artigo 7.º do Regulamento (CE) n.º 1370/2007, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007, na sua redação atual.»

Artigo 3.º

Produção de efeitos

O presente decreto-lei produz efeitos a partir de 21 de novembro de 2019.

Artigo 4.º

Entrada em vigor

O presente decreto-lei entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 21 de novembro de 2019. — *António Luís Santos da Costa* — *João Jorge Arêde Correia Neves* — *Alexandra Ludomila Ribeiro Fernandes Leitão* — *João Pedro Soeiro de Matos Fernandes* — *Pedro Nuno de Oliveira Santos*.

Promulgado em 29 de novembro de 2019.

Publique-se.

O Presidente da República, MARCELO REBELO DE SOUSA.

Referendado em 29 de novembro de 2019.

O Primeiro-Ministro, *António Luís Santos da Costa*.

112811579