

REGIME JURÍDICO DO SERVIÇO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS (RJSPTP)

PRINCIPAIS QUESTÕES COLOCADAS AO IMT, IP

26/02/2016

É da competência do **INSTITUTO DA MOBILIDADE E TRANSPORTES, I.P.** (IMT, IP) apoiar os municípios e as CIM na implementação do **REGIME JURÍDICO DO SERVIÇO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS (RJSPTP)**, aprovado pela Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, e elaborado com base nas diretrizes europeias estabelecidas no Regulamento (CE) n.º 1370/2007, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007.

Nesse sentido, o IMT, IP publicou em 05.01.2016, um “**GUIÃO PARA O PERÍODO TRANSITÓRIO DO REGIME JURÍDICO DO SERVIÇO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS E LINHAS ORIENTADORAS**”.

O referido **PERÍODO TRANSITÓRIO** inicia-se com a organização das novas Autoridades de Transportes (AT) e com o cumprimento de obrigações imediatas de estruturação institucional e de articulação das autoridades entre si, bem como com a implementação de novas regras de relacionamento entre autoridades e operadores de transportes. Após o registo, pelos operadores, dos serviços de transportes públicos de passageiros no sistema de informação nacional (SIGGESC), as AT assumem a sua intervenção na validação da informação registada e na emissão de autorizações provisórias para a manutenção da exploração dos serviços, que substituem as anteriores “concessões de transporte” (ou autorizações administrativas), emitidas ao abrigo do Regulamento de Transportes em Automóveis (RTA) revogado pelo RJSPTP.

As Autoridades de Transportes são igualmente atribuídas competências em matéria de promoção de instrumentos de planeamento e de atividades de condução de procedimentos concursais, com o objetivo da celebração de **contratos de serviço público**, a concretizar **até dezembro de 2019**.

No sentido de apoiar as Autoridades de Transportes e clarificar muitas das dúvidas que ainda persistem dá-se início à publicação de um documento que apresenta as respostas a um conjunto de questões frequentemente colocadas ao IMT, IP sobre a aplicação do **REGIME JURÍDICO DO SERVIÇO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS**. Considera-se ser este um documento “aberto”, suscetível de ser sucessivamente completado com novas questões que venham ainda a surgir.

1- AUTORIDADES DE TRANSPORTES E COMPETÊNCIA TERRITORIAL

1.1 Os Municípios têm que se constituir como uma Autoridade de Transportes (AT)?

Não. Decorre diretamente da lei (*vide art.º 6.º do RJSPTP e ainda da legislação própria relativa à descentralização de competências nos municípios*) que os municípios são as Autoridades de Transporte (AT) competentes quanto aos serviços públicos de transportes de passageiros municipais.

Os municípios podem associar-se com vista à prossecução conjunta de competências em matéria de serviços municipais ou podem delegar as suas competências nas entidades intermunicipais - CIM ou AM – nas quais que se encontram inseridos.

Em termos práticos e para efeitos de registo nacional e de transferência da documentação associada às competências legais em causa, os municípios devem comunicar ao IMT, IP a “assunção” das suas competências de autoridade de transportes à luz do RJSPTP, bem como, se for caso disso, a celebração de contratos interadministrativos de delegação ou partilha de competências, ou ainda apenas a deliberação dos competentes órgãos municipais (v.g deliberação da Assembleia Municipal), nos casos em que se não verifique a referida delegação/partilha de competências para um nível supramunicipal.

1.2. Se uma CIM não assumir as competências de autoridade de transportes, o IMT continua a assumir a gestão do sistema de transportes?

A competência das CIM, como autoridades de transportes, relativamente aos serviços públicos de transporte de passageiros intermunicipais que se desenvolvam integral ou maioritariamente na respetiva área geográfica, decorre diretamente do RJSPTP (*vide art.º 7º*). O IMT,IP apenas assegura as competências que o RJSPTP atribui às AT enquanto estas não estiverem em condições de “assumir” a totalidade das competências que lhes cabem como autoridade de transportes (*vide nº1 do Art.º 14º da Lei nº52/2015*).

1.3. Os Municípios têm de se assumir como autoridade de transportes previamente a que a respetiva CIM se possa assumir como autoridade de transportes?

Não. A competência dos municípios, como autoridades de transportes relativamente aos serviços públicos de transporte de passageiros municipais, decorre diretamente do RJSPTP (*vide art.º 6º*), bem como da demais legislação aplicável ao nível da descentralização de competências nos municípios em matéria de mobilidade e transportes. No caso de um município delegar as suas competências próprias numa CIM ou AM, deve ser celebrado um contrato interadministrativo de delegação de competências, devendo esse contrato ser enviado ao IMT, IP, nos termos da lei.

1.4. A implementação do RJSPTP compete a todos os Municípios, sem exceção?

A implementação do RJSPTP compete às autoridades de transportes, onde se incluem todos os municípios, sem exceção, sem prejuízo da possibilidade de delegação de competências numa CIM ou AM (*vide art.º 6º do RJSPTP*).

1.5. Quem define o conceito de “desenvolvimento maioritário” de uma linha ou carreira, num determinado território (Município ou CIM)?

O conceito de “desenvolvimento maioritário” de uma linha ou carreira num determinado território é suficientemente aberto para permitir uma definição concreta, caso a caso, por acordo entre as AT envolvidas, que, na sua avaliação conjunta poderão recorrer a um conjunto de critérios técnicos identificados por especialistas neste domínio. (*vide Guião*).

1.6. Quando não são as AT a definir o conceito de desenvolvimento maioritário cabe a quem definir?

O IMT, IP poderá trabalhar com as AT envolvidas, no sentido de procurar obter o indispensável acordo mútuo, necessário a tal definição.

1.7. Mesmo quando não há contratos interadministrativos, as entidades têm de comunicar ao IMT, IP que são AT? Quais as situações em que não é necessário contrato interadministrativo?

Para efeitos de registo nacional e de transferência da documentação associada às competências legais em causa e por motivos práticos, designadamente para obterem as credenciais de acesso ao portal SIGGESC, as autoridades de transportes, incluindo naturalmente os municípios, devem comunicar ao IMT, IP os dados e instrumentos necessários à “assunção” das suas competências de autoridade de transportes.

Os municípios e as CIM não necessitam de celebrar e enviar qualquer contrato interadministrativo no que diz respeito à sua competência sobre os serviços que se desenvolvam integral ou maioritariamente nas respetivas áreas geográficas. O contrato administrativo é requerido apenas quanto existe uma associação e partilha de competências entre autoridades ou uma delegação de competências (por ex. associação e partilha de competências entre dois municípios, delegação do município na CIM ou na Área Metropolitana) uma vez que tal partilha de competências ou tal delegação devem ser celebradas através de um ato jurídico, nomeadamente através de um contrato interadministrativo (*vide art.º 10.º do RJSPTP*).

2- REGISTO DO SERVIÇO PÚBLICO DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS NO SIGGESC

2.1. Os operadores são obrigados ao registo dos serviços públicos de transporte de passageiros em exploração? E os que não estão concessionados e não são serviços públicos?

Nos termos do artigo 22º do RJSPTP, os serviços públicos de transporte de passageiros em exploração à data de entrada em vigor do novo regime, bem como os atribuídos ao abrigo do mesmo, são objeto de registo obrigatório no SIGGESC, a efetuar pelos respetivos operadores de transporte.

No caso particular de os operadores pretenderem obter autorização para a manutenção, a título provisório, dos serviços públicos de transporte de passageiros que têm em exploração, devem fazer o registo desses serviços no SIGGESC de acordo com as regras estabelecidas no artigo 11.º do diploma preambular.

Quanto à segunda questão, se não se tratar de serviços públicos não estão abrangidos pela Lei n.º 52/2015.

2.2. Os serviços públicos de transportes de passageiros explorados por Serviços Municipalizados são abrangidos pela obrigação de registo no SIGGESC?

De acordo com o n.º 1 e 2 do artigo 22.º do RJSPTP, todos os serviços públicos de transporte de passageiros em exploração à data de entrada em vigor do RJSPTP são objeto de registo

obrigatório num sistema de informação nacional (que é o SIGGESC, conforme Deliberação nº2200/2015 do IMT, proferida em 6.11.2015)

2.3. Os serviços urbanos têm de ser registados no Sistema de informação nacional? Se sim, a quem cabe a obrigação de fazer o registo dos serviços urbanos no Sistema? Qual o prazo para esse registo de informação? Qual a autoridade de transportes responsável por proceder à validação da informação registada no SIGGESC?

De acordo com o n.º 1 e 2 do artigo 22.º do RJSPTP, todos os serviços públicos de transporte de passageiros em exploração à data de entrada em vigor do RJSPTP são objeto de registo obrigatório no SIGGESC. O operador tem a obrigação de proceder ao registo até 29 de fevereiro de 2016.

Se os serviços urbanos forem explorados diretamente pela autoridade de transporte, com recurso a meios próprios, o registo terá de ser efetuado pela autoridade de transportes, ficando automaticamente validado.

Se os serviços urbanos forem explorados por operadores internos ou por outros operadores de serviço público, serão esses operadores a proceder ao registo no SIGGESC e a validação caberá à autoridade de transportes.

2.4. Qual dos operadores participantes de um acordo de exploração conjunta tem a obrigação de registar o serviço no SIGGESC? Se houver duplo registo destes serviços como se desenvolve o procedimento de validação?

É obrigação de cada operador registar no SIGGESC as carreiras que tem em exploração, prestando, complementarmente às AT e ao IMT, IP, indicação de quais dessas carreiras está a explorar com base num acordo de exploração conjunta com outras empresas, de modo a facilitar a identificação de eventuais duplos registos.

2.5. A partir de quando começam a contar os 90 dias que as AT têm para validar a informação?

O prazo para validação da informação começa a contar a partir da comunicação do IMT, IP às autoridades de transporte competentes informando que o operador notificou ter completado a prestação da informação no SIGGESC sobre os serviços que tem em exploração.

2.6. A informação carregada pelos operadores está validada pelo IMT, IP?

Não, não está validada qualquer informação pelo IMT, IP. À medida que os operadores notifiquem que completaram o registo dos serviços nos termos do RJSPTP, processar-se-á a validação da informação pelas autoridades de transporte.¹

¹ Note-se que, atualmente, a informação residente no SIGGESC inclui serviços de transporte que podem ter sido carregados pelos operadores antes da publicação da Lei nº 52/2015 e da entrada em vigor das obrigações legais de prestação de informação pelos operadores relativamente aos serviços que têm em exploração.

2.7. Se a informação registada pelos operadores no SIGGESC estiver incorreta, a autoridade de transportes solicita ao operador o aperfeiçoamento do carregamento ou simplesmente não valida?

Se os dados registados pelo operador no SIGGESC não estiverem em conformidade com os serviços efetivamente em exploração, a autoridade de transporte não valida a informação.

Contudo, durante o processo de verificação da conformidade dos dados, pode verificar-se a necessidade de efetuar ajustamentos à informação registada, a pedido do operador. Nesse caso, se a autoridade de transportes assim o entender, pode permitir a introdução desses ajustamentos no SIGGESC.

2.8. Como se coordena o fim do prazo da validação da informação carregada no SIGGESC, a executar pelas autoridades de transportes (maio de 2016), com o prazo limite para as autoridades se constituírem (junho de 2016)?

Não existe na Lei nem no RJSPTP um “prazo limite” para que as autoridades de transporte se constituam.

O prazo de validação, pelas autoridades de transporte, da informação registada no SIGGESC pelos operadores é de 90 dias após esse registo, entendendo-se que o prazo começa efetivamente a decorrer desde que o IMT, IP comunica às autoridades de transporte que o operador notificou ter terminado a atualização dos regtos no Portal.

3- AUTORIZAÇÕES PROVISÓRIAS

3.1. Quem deve solicitar a emissão de autorizações provisórias?

O pedido de autorização provisória é feito pelos operadores às AT, ao abrigo do regime transitório previsto nos artigos 9.º a 12.º da Lei n.º 52/2015, de 9 de junho.

3.2. Quem emite autorizações provisórias?

As autorizações provisórias são emitidas pelas Autoridades de Transportes (AT).

3.3. O pedido de autorização provisória é feito para cada carreira ou para uma rede?

O pedido de autorização provisória pode ser feito para cada uma das carreiras ou para o conjunto de carreiras que constituem a rede de serviços explorada pelo operador.

O pedido deve ser feito à autoridade competente. Nos casos de carreiras ou redes abrangidas por mais do que uma autoridade de transportes, o operador deve dirigir o pedido à autoridade que se declarar competente.

3.4. Como proceder, a partir de Junho de 2016, nas carreiras que foram desenvolvidas em cima das concessões, mas que não foram concessionadas no passado? Estas carreiras também estão registadas no IMT, IP ou são desconhecidas? Como conceder autorizações provisórias neste caso?

A Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, constitui uma oportunidade para fazer coincidir a realidade administrativa com a realidade factual da oferta de serviços.

Foi pedido aos operadores que registassem rigorosamente os serviços que exploram.

Os serviços em exploração, que não estejam devidamente autorizados pela autoridade competente (*que, fora das áreas metropolitanas, era o IMT, IP até à data de entrada em vigor da Lei n.º 52/2015*), nomeadamente no que diz respeito a novas carreiras, ou alterações de horário e de percurso, uma vez registados, podem ser validados e objeto de autorizações provisórias, emitidas pelas AT.

Serviços (linhas ou carreiras) não explorados efetivamente não poderão ser validados nem objeto de autorização provisória.

3.5. Pode-se emitir uma autorização provisória ao abrigo do regime provisório (art.º 10º da Lei 52/2015) para um serviço não outorgado ao abrigo do RTA (sem alvará)?

Os serviços em exploração, que não estejam devidamente autorizados pela autoridade competente, nomeadamente no que diz respeito a novas carreiras, ou alterações de horário e de percurso, uma vez registados, podem ser validados e objeto de autorizações provisórias, emitidas pelas AT.

3.6. As autorizações provisórias são emitidas diretamente às entidades que estão a explorar as redes ou às AT que depois as concedem aos operadores?

As autorizações provisórias são emitidas pelas AT a pedido dos operadores. O IMT, IP apenas intervém como AT subsidiária e supletivamente. A tarefa de validação do serviço público de transportes rodoviários de passageiros que cada operador tem em exploração é da responsabilidade das AT.

3.7. Qual o prazo de validade das autorizações provisórias?

O prazo de vigência das autorizações provisórias deve ser fixado pela autoridade de transporte em função da sua ponderação quanto ao interesse público, não podendo nunca exceder a data de 3 de dezembro de 2019.

3.8. As autorizações provisórias podem ser renovadas?

Nada obsta a que uma autorização provisória seja renovada, desde que o prazo de vigência da renovação não exceda, em caso algum, a data de 3 de dezembro de 2019.

4- CONTRATUALIZAÇÃO DO SERVIÇO PÚBLICO DE TRANSPORTES

4.1. O serviço de transportes urbanos do Município foi concessionado, através de concurso público tendo em consideração o Regulamento n.º 1370/2007. Até 2019 é necessário lançar novo concurso?

Não. Os serviços de transporte público de passageiros contratualizados de acordo com as regras estabelecidas pelo Regulamento (CE) n.º 1370/2007 mantêm-se em vigor até ao final do prazo de vigência do contrato.

4.2. O serviço de transportes urbanos do município não foi concessionado por concurso público e é explorado com base num contrato celebrado com o operador local, concessionário das carreiras que operam no concelho. É necessário lançar um concurso, tendo em consideração o Regulamento n.º 1370/2007 e o RJSPTP, antes de 3 de dezembro de 2019?

Sim. Até 3 de Dezembro de 2019, todos os serviços públicos de transporte de passageiros abrangidos pelo âmbito de aplicação do RJSPTP (*vide art.º 2º*) devem ser contratualizados de acordo com as regras estabelecidas pelo Regulamento (CE) n.º 1370/2007 e RJSPTP.

4.3. Os serviços de transportes públicos rodoviários explorados por Serviços Municipalizados, são objeto de contratualização?

Não. Sendo estes serviços prestados diretamente pela autoridade de transportes, com recurso a meios próprios, não há lugar a contratualização.

4.4. Quando existem linhas intermunicipais entre CIM quem lança o procedimento de contratação? Tem de ocorrer delegação destas entidades a nomear uma que faça um agrupamento de entidades adjudicantes?

As AT têm a possibilidade de se organizar de forma bastante variável. Neste caso, poderão acordar entre si qual será a Autoridade a lançar o procedimento de contratualização e a gerir o serviço, através da celebração de um contrato interadministrativo, ou poderão também constituir um agrupamento de autoridades para efeitos de uma gestão partilhada, igualmente consagrada num contrato interadministrativo (*vide art.º 10º do RJSPTP*)

5- OUTRAS QUESTÕES

5.1 O transporte escolar pode ser assegurado pelos serviços de transporte regular? Se sim, as AT têm de cumprir os critérios impostos pela legislação do transporte de crianças?

O serviço público de transporte escolar é assegurado pelos municípios ou por outras autoridades de transportes competentes, com recurso a meios próprios através de serviços especializados de transporte escolar ou através dos serviços públicos de transporte de passageiros regulares existentes na área geográfica respetiva (*vide nº2 do artº.37º do RJSPTP*).

A legislação específica do transporte coletivo de crianças não se aplica aos transportes públicos regulares de passageiros, salvo se estes forem especificamente contratualizados para o transporte de crianças (*vide art.º 2º da Lei 13/2006, de 17 de abril*).