



TRANSPORTES
TERRESTRES E
INFRAESTRUTURAS
RODOVIÁRIAS

TRANSPORTES
TERRESTRES E
INFRAESTRUTURAS
FERROVIÁRIAS



TRANSPORTES
MARÍTIMOS, FLUVIAIS
E PORTOS COMERCIAIS



2.ª Conferência Nacional das Autoridades de Transportes

15 de outubro de
2018

AUTORIDADE
DA MOBILIDADE
E DOS TRANSPORTES

1 – Assunção e exercício de competências de autoridades de transportes



Ponto de situação

	NUMERO	OBSERVAÇÕES
Municípios que delegaram competências em Comunidades Intermunicipais ou Áreas Metropolitanas (ou Região Autónoma):	191/308	A delegação de competências pode ser total ou parcial 180 (continente) + 11 (RA)
Entidades supramunicipais que receberam competências	18/25	17 (continente) + 1 (RA)
Entidades supramunicipais que não receberam expressamente competências	9/25	Ainda que estejam a preparar procedimentos concursais, em conjunto com municípios
Municípios que expressaram assumir, parcial/totalmente, competência de autoridades de transportes	122/308	
Municípios que não expressaram assumir competências	189/308	Anda que exerçam efetivamente as competências, seja através da prestação direta de serviços de transportes ou por operadores internos e serviços municipalizados, contratação de prestação de serviços de transportes urbanos ou transporte escolar, transporte flexível ou atribuição de descontos tarifários em transportes públicos.

A quase totalidade do território nacional (incluindo ilhas) está abrangida por autoridades de transportes em efetividade de funções, de nível municipal (sobretudo quanto a transportes urbanos) e de nível supra-municipal, quanto a redes regionais e urbanas, mesmo quando não exista ato expresse.



Ponto de situação

AÇÕES	OBSERVAÇÕES
Pareceres Prévios Vinculativos emitidos	<ul style="list-style-type: none"> Operadores internos: 3 Concursos: 8
Pareceres Prévios Vinculativos em preparação	<ul style="list-style-type: none"> Operadores internos: 2 Concursos: 4
Pareceres/Prestação de informação sobre aplicação do RJSPTP	<p>Transporte flexível, exclusividade, compensações financeiras, autorizações provisórias, serviços municipalizados, transmissão de informação, etc.</p> <ul style="list-style-type: none"> 30 pareceres/prestação de informação
Pedidos de informação AMT sobre procedimentos em curso ou contratos em vigor	<p>Concursos ou contratos em vigor</p> <ul style="list-style-type: none"> 42
Orientações AMT	<ul style="list-style-type: none"> Parecer prévio Indicadores de monitorização Adjudicação de concursos Atualização tarifária
Ações de formação	<ul style="list-style-type: none"> 13 (e participação em 6 conferencias nacionais) Participação no GTAT e emissão do “road-map” para a contratualização
Ações de Fiscalização e Auditoria	<ul style="list-style-type: none"> 5 (2 ferroviários, 2 rodoviários e 1 fluvial)
Ações de Diagnóstico	<ul style="list-style-type: none"> Direitos (todos os modos) e satisfação (ferroviário) dos passageiros e utilizadores Cumprimento de obrigações por operadores Controlo de compensações Transporte turístico, fluvial e ferroviário de passageiros

3 – Contratualização de Serviços Públicos de Transporte de Passageiros



- Lei n.º 73/2013, Lei n.º 75/2013, que estabelecem o regime jurídico e financeiro das autarquias locais e entidades intermunicipais;
- Regulamento (CE) n.º 1370/2007, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007, alterado pelo Regulamento (EU) n.º 2016/2338, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de dezembro de 2016 ;
- Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros - RJSPTP (Lei n.º 52/2015, de 9 de junho) concretiza, em detalhe, o Regulamento

Este novo enquadramento jurídico europeu e nacional:

- Concretiza a descentralização administrativa de competências;
- Define as autoridades competentes na organização dos transportes terrestres (e fluviais);
- Estabelece a regra geral de realização de procedimentos pré-contratuais para a escolha do operador;
- Define as condições de imposição de obrigações de serviço público e pagamento de compensações financeiras, incluindo tarifárias.

Até 3 de dezembro de 2019 todos os serviços de transportes da União Europeia têm de ter sido submetidos a procedimento concursal e/ ou devidamente enquadrados em contratos de serviço público.



4 – Parecer Prévio Vinculativo



Artigo 34.º do Decreto-Lei n.º 78/2014, de 14 de maio: as **peças de procedimento de formação dos contratos** de concessão ou de prestação de serviços públicos nos setores regulados, bem como as **alterações promovidas aos contratos em vigor** estão sujeitos à emissão de **parecer prévio vinculativo** por parte da AMT.

- Podem contudo ser estabelecidos **contactos prévios** antes do envio formal da documentação, para efeitos de prestação de prestação de **esclarecimentos** que se verifiquem necessários, quanto ao procedimento administrativo e seu objeto.
- **Parecer favorável**: dependente da verificação da existência de evidências documentais que demonstrem de forma clara o **preenchimento dos comandos legais aplicáveis**, bem como as vantagens do modelo adotado, sem prejuízo da emissão e recomendações.
- Para **aferir do cumprimento do enquadramento** referido, deve ser apresentada, além dos contratos ou das peças procedimentais, a fundamentação **jurídica, económica e financeira** da operação proposta, nos termos sugeridos, sendo relevante para a fundamentação da despesa (CCP), para o parecer da AMT e para a apreciação final do Tribunal de Contas.
- Até à data, todos os pedidos têm seguindo estas orientações, independentemente da maior ou menor complexidade do processo (que determina a maior ou menor complexidade da fundamentação).



4 – Parecer Prévio Vinculativo



Fundamentação (na generalidade):



- **Levantamento da situação atual** (oferta, procura) e da situação futura;
- A enunciação clara dos **objetivos do projeto e comparação com as formas alternativas** de alcançar os mesmos fins, tendo em conta, designadamente, o nível de risco incorrido e partilhado e o *value for money* para o erário público;
- A especificação dos resultados pretendidos e as vantagens daí decorrentes, numa perspetiva de **análise custo-benefício**;
- A especificação da **adequação do proposto às normas legais** e demais instrumentos normativos aplicáveis;
- A indicação dos pressupostos específicos tidos em conta no **apuramento do preço base** do procedimento concursal/contratual, incluindo as **compensações financeiras e/ou preço contratual**, por obrigações de serviço público e/ou contratuais;
- A adequação do **prazo de vigência** às circunstâncias e características específicas de cada projeto, designadamente, investimento e alocação de material circulante;
- Descrição das **obrigações contratuais e de serviço público**; do esquema de sanções, **penalidades e/ou incentivos**; do **reporte de informação** e fiscalização e supervisão do cumprimento do contrato; da **qualidade, comunicação e defesa** dos direitos dos passageiros, mecanismos de **articulação administrativa e intermodalidade**;



Esta profunda reforma coloca **desafios importantes** às novas autoridades locais (e também ao Estado enquanto autoridade de transportes):



RISCOS E DESAFIOS



- A **não aplicação ou incorreta e tardia aplicação** do direito europeu pode implicar o incumprimento do Estado e das respetivas entidades competentes, processos de infração pela Comissão Europeia, **ações judiciais do Tribunal de Justiça Europeu** e eventual condenação de pagamento no **sanções pecuniárias ou devolução de montantes pagos**, bem como a **responsabilidade administrativa e financeira dos titulares** das autoridades de transportes.
- Mas mais relevante e estrutural, a **não contratualização de serviços públicos potencia e eterniza custos de ineficiência**, pelo desconhecimento de todas as vertentes do sistema, pela **não adequação das redes e serviços às necessidades** ou pelo **pagamento de compensações acima do necessário ou suportável**.



Mas esta profunda reforma cria também **oportunidades**:

- Reforço da **transparência** e a **maximização dos recursos públicos** face às **necessidades da população e da economia**;
- Criação de **adequadas condições concorrenciais** e de uma **melhor relação custo-eficácia e qualidade** para os passageiros;
- Proporcionar um sistema eficaz, **eficiente e sustentável**, maior segurança, e maior **coesão económica, territorial, ambiental e social**.

O **esforço conjunto** de todos os atores do *Ecossistema* pode mitigar o risco de incumprimento referido mas também potenciar os benefícios conferidos por este enquadramento.

Tal esforço deve também envolver os **operadores atualmente existentes**, designadamente na **transmissão de informação às autoridades**.



Obrigado!



Para esclarecimentos: ds@amt-autoridade.pt

Pedro Leitão/Hugo Oliveira

Divisão de Avaliação de Políticas Públicas e Monitorização Setorial

Direção de Supervisão