



José Luís Moreira da Silva

Sócio da SRS Advogados

Há vida além de 3 de dezembro de 2019!

O dia 3 de dezembro de 2019 tem assombrado muitas autoridades de transporte e muitas empresas de transporte público coletivo de passageiros por se considerar que marca o fim do prazo conferido pelo Regulamento 1370/2007 e pela Lei n.º 52/2015 (que aprovou o RJSPTP) para a continuação de toda a atividade de transporte de passageiros tal como ela vem sendo prestada. Nada de mais errado!

Penso já estar estabilizado neste momento, até por debates organizados pela Transportes em Revista, que haverá, apesar de tudo, para estas situações, uma vida além dessa data!

Desde logo, o artigo 8.º do Regulamento 1370/2007 permite períodos de transição de manutenção de atividade pré-regulamento até mais dez anos após 2019 (nalguns casos até mais 20 anos)!

E, das normas transitórias do RJSPTP, deriva também a possibilidade de se poder usufruir de uma possível extensão do período transitório além daquela data fatídica, eventualmente até mais dois anos, nos termos do artigo 19.º/4 RJSPTP, até um procedimento concursal lançado poder estar concluído.

Também, o artigo 7.º da Lei n.º 52/2015 permite a manutenção de atividade autorizada por um procedimento concursal anterior até ao termo do seu período de vigência, seja ele qual for (o que pode entrar em contradição com os limites do artigo 8.º do Regulamento 1370/2007, por poder ser superior).

Já os artigos 9.º e 10.º da Lei n.º 52/2015, relativos a atividade autorizada por procedimentos não concursais anteriores, contêm uma redação que pode parecer ser contraditória com estas outras normas acima referidas, mas que na verdade regulam períodos não cobertos pelo artigo 8.º do Regulamento 1370/2007 (concessões atribuídas após 3 de dezembro de 2009). A questão que tem vindo a ser debatida sobre uma eventual caducidade das concessões atribuídas ao abrigo do RTA tem de ser, assim, vista de acordo com estas normas citadas. Não há uma caducidade automática das concessões obtidas ao abrigo do RTA no dia 3 de dezem-



bro de 2019, mas elas ficam limitadas na sua vigência, após essa data, pelas normas transitórias acabadas de referir.

Mas, temos ainda de fazer notar mais dois aspetos: (i) o Regulamento 1370/2007 e o RJSPTP não esgotam a nova regulamentação do acesso ao serviço de transporte; e (ii) há outras vias disponíveis na lei para regular os serviços de transporte.

Na verdade, desde logo, em relação ao primeiro ponto, são mesmo estes dois diplomas que permitem expressamente outras formas de adjudicação de serviços de transporte, como as previstas em geral no CCP. Sempre que os serviços de transporte se possam enquadrar nos termos do artigo 9.º/3 e 4 CCP devem ser adjudicados nos termos deste código e não nos termos do Regulamento 1370/2007 ou do RJSPTP, sendo que até hoje se devem ter também já por incluídas as concessões de serviço público, agora também reguladas por uma diretiva europeia e desde sempre incluídas no CCP.

E estamos, na verdade, a falar da generalidade dos serviços de transporte que as autoridades de transporte vão pretender adjudicar, pois nestes se incluem os serviços a serem prestados "nas condições estabelecidas por uma entidade adjudicante". Ou seja, talvez contrariamente a uma perceção generalizada, o regime mais aplicável no futuro não vai ser o do Regulamento 1370/2007 nem o do RJSPTP, mas o do CCP. Isto tem por consequência que, nestes casos, os procedimentos eventualmente aplicáveis não são apenas os concursos públicos, limita-

dos ou os ajustes diretos, nos termos do artigo 5.º Regulamento 1370/2007, nem os ajustes diretos nos termos do artigo 19.º RJSPTP, mas também, os procedimentos de negociação, as consultas prévias e os ajustes diretos, nos termos em que os mesmos são admitidos no CCP. E, também nestes casos, não lhe são aplicáveis as regras transitórias e limites temporais do artigo 8.º Regulamento 1370/2007 (o que é igualmente muito relevante). Assim, aplicando-se antes o CCP, quer tenha sido autorizado o serviço por um procedimento concursal ou não, não existe o limite temporal do dia 3 de dezembro de 2019!

Finalmente, temos de referir ainda a opção de contratar serviços de transporte a operadores internos, que não estão restritos a entidades 100% públicas, mas incluem empresas mistas desde que controladas pelas entidades públicas, o que abre a hipótese a parcerias público-privadas. A adjudicação a estas entidades está fora do âmbito do regime concursal, podendo ser utilizado o ajuste direto ou outra forma de adjudicação até mais simples.

Pensamos que agora fica mais claro que há mesmo vida além do dia 3 de dezembro de 2019 e que esta data é um mito, cujas vantagens, porém, podem ser a de ter obrigado os poderes públicos e os operadores a rever e repensar todo o sistema arcaico em que o serviço tem estado a ser desenvolvido, transportando-o para o século XXI e fazendo o poder local e o Estado assumir as responsabilidades que tinham sempre evitado.